A 186/374

А 186/374

БИБЛІОТЕКА М.П.М.

ОРГАНИЗАЦІЯ

ВОЕННО-ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ ШТАБОВЪ И ЦЕНТРАЛЬНАГО УЧРЕЖДЕНІЯ

ПО УПРАВЛЕНІЮ

ПОДВИЖНЫМЪ СОСТАВОМЪ ВЪ ВОЕННОЕ ВРЕМЯ.

Napoléon I-er a dit:
«Le secret de la guerre est dans le secret des communications» (1).

1) *Историческіе примѣры изъ войнъ: 1866, 1870—1871 и 1877—1878 г. о безпорядкахъ на коммуникаціонныхъ линіяхъ и въ пользованіи подвижнымъ составомъ на желѣзныхъ дорогахъ.*

Необходимость учрежденія въ мирное время особыхъ спеціальныхъ органовъ для успѣха мобилизаціи и веденія войны.

Успѣхъ пользованія желѣзными дорогами съ военными цѣлями, какъ извѣстно, зависитъ отъ слѣдующихъ условій.

а) *Расположенія дорогъ въ стратегическомъ отношеніи*, по отношенію *сквозныхъ* желѣзныхъ дорогъ, упирающихся въ границу, *поперечныхъ-паралельныхъ* границѣ линій и *вдоль всего берега* съ частыми соединеніями съ дорогами, внутри государства лежащими.

б) *Техническихъ*, по отношенію конструкціи дорогъ, ихъ управленія и средствъ эксплоатаціи.

в) *Юридическихъ* по отношенію правъ и обязанностей желѣзнодорожныхъ обществъ къ правительству.

Обращаясь, въ данномъ случаѣ, къ разсмотрѣнію тѣхъ *условій техническихъ*, которыя обнимаютъ собою *управленіе дорогами* и *средства эксплоатаціи*, мы видимъ, что организація по управленію ими, оказываетъ самое существенное вліяніе на успѣшность воинскаго движенія.

Въ управленіи дорогами *кроется зародышъ порядка службы* и оно служитъ основаніемъ *производительности* и *безопасности*

(1) Stratégie et grande tactique, par le général Pierron. 1887. Paris.

движенія. Новѣйшее *направленіе* въ Западной Европѣ и Америкѣ, по части организаціи желѣзнодорожнаго дѣла, *стремится къ централизаціи отдѣльныхъ дорогъ*, что, отвѣчая цѣлямъ коммерческаго движенія, еще болѣе важно въ интересахъ военнаго движенія, такъ какъ уже въ мирное время *подготовляетъ почву однообразія* во всѣхъ отрасляхъ исполненія желѣзнодорожной службы *и облегчаетъ въ военное время, военному учрежденію, пользованіе личнымъ и въ особенности подвижнымъ составомъ многихъ отдѣльныхъ дорогъ*, для одной общей важной неотложной цѣли, заключающейся, какъ извѣстно, въ перевозкахъ:

1) *нижнихъ чиновъ запаса, лошадей и тяжестей въ періодъ мобилизаціи;*

2) *укомплектованныхъ частей войскъ на театръ военныхъ дѣйствій;*

3) *къ дѣйствующимъ войскамъ подкрѣпленій, предметовъ довольствія и разныхъ другихъ грузовъ;*

4) *по возвращенію на родину больныхъ и раненыхъ воиновъ (эвакуація), и*

5) *частей войскъ, возвращающихся изъ дѣйствующихъ армій въ предѣлы Имперіи, по окончаніи военныхъ дѣйствій.*

Военное министерство, являясь, такимъ образомъ, распорядителемъ движенія по цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ, *заинтересовано* какъ въ соединеніи большаго числа линій *въ рукахъ правительства* или *одного частнаго общества*, такъ и въ томъ, чтобы *имѣть* въ военное время въ своемъ распоряженіи соотвѣтствующій хорошо устроенный и *подготовленный органъ въ мирное время*, для достиженія полнаго успѣха вышеприведенныхъ операцій въ военное время.

Назначеніе и предѣлъ работы, которую можно требовать отъ личнаго и подвижнаго состава во время какого либо усиленнаго, а слѣдовательно и военнаго движенія, зависитъ отъ знанія какъ *пропускной* и *подъемной способности* какой либо совокупности желѣзнодорожныхъ линій, образующихъ коммуникаціонный путь, такъ отъ умѣнья и *продолжительнаго навыка управлять взаимодѣйствіемъ* такихъ большихъ групъ. Тогда, при соблюденіи этихъ условій въ мирное время, будутъ имѣться всѣ тѣ данныя, которыя, опредѣляя *пригодность желѣзныхъ дорогъ къ военному движенію*, дадутъ возможность не только составить:

1) *правильные разсчеты по количеству потребныхъ паровозовъ и вагоновъ, для производства кругового или эшелоннаго движенія, наиболѣе быстрымъ, правильнымъ и экономнымъ способомъ;*

2) *планы пересылки обилизаціи*) *потребнаго подвижнаго состава*, но и

3) *дать возможность начальнику коммуникаціонной линіи въ военное время управлять и регулировать движеніе по своей сѣти*, такъ, какъ это дѣлаетъ опытный эксплоататоръ какой либо дороги въ мирное время.

Такое *серьезное управленіе* крайне необходимо, потому, что военное движеніе по своему размѣру крайне истощаетъ всѣ наличныя силы, и потому часто могутъ быть случаи нарушеній правильнаго движенія, для урегулированія котораго и устраненія важныхъ черезъ то послѣдствій *требуется принятіе быстрыхъ* и *соотвѣтствующихъ мѣръ*, которыя бы были вполнѣ практичны и примѣнимы къ мѣстнымъ условіямъ дорогъ.

Изъ этого видна та *тѣсная связь*, которая должна существовать между условіями эксплоатаціи *мирнаго и военнаго времени* и той отчасти жертвы, которую быть можетъ дороги должны бы были принести въ административномъ смыслѣ, для того, чтобы организація эксплоатаціи мирнаго времени отвѣчала бы условіямъ военнаго времени, когда желѣзныя дороги, какъ оборонительныя силы государства, предназначены принимать самое живое участіе въ рѣшеніи вопроса бытія государства.

Въ военное время хозяинъ эксплоатаціи одинъ; для него всѣ дороги или группы, соотвѣтствующія опредѣленнымъ коммуникаціоннымъ путямъ, представляютъ собою одно нераздѣльное цѣлое въ административномъ смыслѣ, въ особенности по отношенію пользованія всякаго рода воинскими санитарными и другими поѣздами, такъ и отдѣльными вагонами по цѣлой сѣти.

Слѣдовательно, *для взаимодѣйствія дорогъ* или группъ между собою, *управленіе и контроль движенія должны быть въ однихъ рукахъ*, то есть выходить изъ одного центра, конечно при посредствѣ промежуточныхъ инстанцій, вѣдающихъ коммуникаціонными линіями, и чѣмъ таковыхъ менѣе, тѣмъ оно можетъ быть болѣе цѣлесообразно для успѣха воинскаго движенія.

Опытъ предшествовавшихъ войнъ 1866, 1870—1871 и 1877—1878 годовъ далъ много весьма поучительныхъ примѣровъ того, какъ слѣдуетъ установить организацію въ мирное время, для того, *чтобы не повторились* тѣ печальные уроки прошлаго въ тѣхъ государствахъ, которыя не слѣдили за развитіемъ иностраннаго желѣзнодорожнаго дѣла и, *по слабому вліянію правительства на частныя желѣзнодорожныя общества*, надѣялись на ихъ силы, зна-

нія, а военное вѣдомство, съ своей стороны, не имѣло вѣроятно *должнаго мужества взять на себя инициативу въ проведеніи тѣхъ мѣропріятій*, которыя бы сдѣлали свою отечественную сѣть вполнѣ отвѣчающею своему военному назначенію.

Для этого приведемъ, напримѣръ, извлеченіе изъ рапорта линейной коммисіи 2-й прусской арміи (1866 года), вѣдѣнію которой были предоставлены дороги (1): Силезская сѣть желѣзныхъ дорогъ, Восточно-прусская, Тильзитъ-Инстербургская и Юго-восточно-прусская.

1) Организація перевозокъ большихъ массъ войскъ превосходна; но приказанія высшаго начальства симъ послѣднимъ не всегда были достаточно извѣстны администраціямъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе чего, часто безъ особенной надобности, назначались спеціальные поѣзды для нѣсколькихъ сотенъ людей, или нѣсколькихъ тысячъ центнеровъ тяжестей; задерживали цѣлые поѣзды съ вагонами или отказывали въ ихъ нагрузкѣ, и даже иногда отправляли ночью поѣзды по желѣзнымъ дорогамъ, не имѣвшимъ ночной службы.

2) Раздѣленіе линейной коммисіи на двѣ части, одну подвижную, другую постоянную, совершенно безполезно, и можетъ быть оставлено только въ такомъ случаѣ, если каждая изъ нихъ будетъ заключать въ себѣ всѣ необходимые элементы, для исполненія возлагаемыхъ на коммисію обязанности.

3) Предъявленіе требованій на перевозку должно быть подаваемо воинскими начальниками прямо въ линейную коммисію, но никакъ не въ управленіе желѣзныхъ дорогъ.

Только этимъ способомъ возможно поддерживать распоряженія, касающіяся линейной комисіи. Пройдя постепенно черезъ цѣлый рядъ инстанцій, они поступятъ наконецъ въ вышеозначенную коммисію уже слишкомъ поздно, и весьма ясно, что вслѣдствіе этого могутъ произойти большія недоразумѣнія, такъ, напримѣръ: одинъ восточный прусскій баталіонъ былъ отправленъ не по тому направленію, которое ему было назначено, а совершенно по другому.

4) Линейной коммисіи должны быть извѣстны: расположеніе главныхъ квартиръ и распредѣленіе этаповъ.

5) Необходимо также имѣть паркъ подводъ и артель рабочихъ въ пунктахъ, назначенныхъ для выгрузки; иначе, не смотря на всѣ

---

(1) Силезская сѣть желѣзныхъ дорогъ состояла изъ 6-ти отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Всего во всѣхъ четырехъ сѣтяхъ было 20 отдѣльныхъ линій (большихъ и малыхъ).

запасы, доставляемые желѣзными дорогами, войска могутъ терпѣть лишенія.

6) Такъ какъ на почтовыхъ и скорыхъ поѣздахъ войска не перевозятся, то, посредствомъ согласованія этихъ поѣздовъ на нѣсколькихъ дорогахъ, откроется возможность перевозить пасажировъ и частные грузы съ одной дороги на другую. А вмѣстѣ съ тѣмъ было бы желательно имѣть нѣсколько такихъ добавочныхъ пасажирскихъ поѣздовъ для военнаго движенія.

7) При перевозкѣ отдѣльныхъ партій, организація по снабженію ихъ пищею должна быть лучше, чѣмъ было до сихъ поръ. Было бы не безполезно устроить въ поѣздахъ полевую кухню, чтобы раздавать порціи солдатамъ, одиночно перевозимымъ, какъ это дѣлается на пароходахъ.

8) Инструкціи для войскъ и этапныхъ командировъ слѣдовало бы пересмотрѣть и пополнить въ нѣкоторыхъ пунктахъ, равно какъ и параграфы, касающіеся распоряженій и предъявленія требованій.

Для того, чтобы *линейныя коммисіи* могли надлежащимъ образомъ *выполнять свое значеніе*, говоритъ далѣе докладчикъ, необходимо, чтобы онѣ были снабжены всѣмъ тѣмъ, что касается до перевозки войскъ, и чтобы онѣ держали въ *своихъ рукахъ всѣ бразды правленія*; тогда только можно разсчитывать на порядокъ и единство дѣйствій, необходимыя въ такихъ сложныхъ операціяхъ.

Въ рапортѣ обращено также вниманіе на необходимость: *экономнѣе употреблять подвижной составъ*, тѣмъ болѣе, что вообще на германскихъ дорогахъ онъ не особенно многочисленъ (1). Къ концу іюня вагоновъ находилось въ Бреславлѣ—124, С.-Олаѣ—80, Левенѣ—250, на станціяхъ Оберъ-силезской—139, на станціяхъ Фрейбургской дороги—303, нагруженныхъ припасами и фуражемъ всего 896 вагоновъ, т. е. около 179,000 центнеровъ груза, 537,600 пудовъ, считая на вагонъ по 200 центнеровъ или 600 пудовъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ было замѣчено, что управленіе одной дороги жаловалось на невозможность въ теченіе нѣсколькихъ недѣль получить обратно свои 461 вагоновъ, что служитъ доказательствомъ не малаго затрудненія въ этомъ отношеніи; чтобы помочь этому недостатку, необходимо присоединить къ *каждой линейной комисіи особое бюро*, для производства контроля подвижнаго состава.

Кромѣ того желательно, чтобы высшая администрація интендантскаго вѣдомства приняла болѣе радикальныя мѣры, для немедлен-

(1) Въ Германіи болѣе семи вагоновъ на версту дороги, въ Россіи же около пяти.

ной выгрузки вагоновъ или вообще въ кратчайшій срокъ; въ особенности при быстромъ движеніи арміи впередъ. Для этого необходимо устраивать временные магазины, что несравненно выгоднѣе для сохраненія хлѣба, чѣмъ въ вагонахъ, которыми вслѣдствіе этого можно будетъ располагать иначе.

Хотя при поспѣшномъ отступленіи войскъ произойдетъ потеря такихъ магазиновъ, но въ настоящее время захватъ непріятелемъ подвижнаго состава можетъ имѣть болѣе серьезныя послѣдствія.

Тотъ же докладчикъ, говоря о бывшемъ распоряженіи держать въ резервѣ 20 паровозовъ и 1,660 осей-колесъ (830 вагоновъ) для корпуса Штальберга, находитъ, что такая операція неисполнима, такъ какъ въ извѣстное время можно собрать необходимый подвижной составъ для перевозки дивизій или корпуса; держать же подобный составъ долгое время безъ употребленія весьма затруднительно и безполезно. Наиболѣе дѣйствительною мѣрою для улучшенія службы подвижнаго состава можетъ служить *учрежденіе контрольнаго бюро* при каждой линейной комисіи.

Это бюро уничтожаетъ неправильности, происходящія какъ при употребленіи подвижнаго состава, такъ и при быстрыхъ продолжительныхъ передвиженіяхъ, когда необходимо возвращать вагоны, занятые у какого либо другаго управленія, въ особенности же при *отступленіи арміи* для избѣжанія оставленія подвижнаго состава *въ рукахъ непріятеля*.

Во время Франко-прусской кампаніи 1870—1871 г., для болѣе правильнаго движенія и его регулированія, вся германская сѣть желѣзныхъ дорогъ была раздѣлена: 1) на шесть главныхъ коммуникаціонныхъ линій для сосредоточенія войскъ къ французской границѣ изъ сѣверной Германіи (A, B, C, D, E, F; кромѣ того, добавочныя, для сообщенія изъ отдаленныхъ провинцій съ главными артеріями движенія, а именно: G, H, I и K), и 2) три линіи (I, II и III) для сосредоточенія южно-германскихъ корпусовъ. Слѣдовательно, всего девять главныхъ линій. Вслѣдствіе малаго числа таковыхъ линій, ведущихъ къ французской границѣ, и слабой пропускной способности нѣкоторыхъ изъ нихъ, пришлось назначить на каждую не по одному корпусу, а отъ двухъ до трехъ, а на нѣкоторыхъ даже до четырехъ корпусовъ.

Управленіе перевозкою въ то время было возложено на особыя линейныя коммисіи, которыя въ своемъ распоряженіи имѣли особыя контрольныя бюро для учета, распредѣленія и контроля пользованія подвижнымъ составомъ, но для взаимодѣйствія не было *цент-*

ральнаго бюро, что значительно повредило успѣху всей перевозки.

Необходимость таковаго бюро хотя и была выяснена опытомъ войны 1866 г., но, почему-то, эта мѣра не была прусаками приведена въ дѣйствіе въ кампанію 1870—1871 гг. Такъ, въ кампанію 1866 года, мы видѣли, что правильная дѣятельность желѣзныхъ дорогъ была нарушаема во время операціонныхъ дѣйствій по перевозкѣ разныхъ припасовъ продовольствія, больныхъ, раненыхъ и плѣнныхъ, вслѣдствіе неправильныхъ распоряженій второстепеннаго начальства, интендантовъ и поставщиковъ, а равно и того обстоятельства, что каждая дорога самостоятельно управляла своимъ подвижнымъ составомъ, повлекшее за собою простой невыгруженныхъ вагоновъ, загроможденіе станцій и недостатокъ вагоновъ для продовольствія (Pierron), и потому выяснилась потребность имѣть для сего особую *центральную инстанцію*, которая управляла-бы дѣломъ въ зависимости отъ потребностей арміи.

Результатъ перевозки въ 1870 году хотя и былъ блестящій по отношенію мобилизаціи и сосредоточенію войскъ, но вначалѣ произошла задержка въ правильности возвращенія поѣздовъ, вслѣдствіе того, что передъ самымъ началомъ движенія были измѣнены станціи назначенія (высаживались въ Бингенѣ и Мангеймѣ, вмѣсто Нейенкирхенъ и Гомбургъ) высадки поѣздовъ (1). Условія же мѣстности недозволяли развитія станціонныхъ путей и устройства новыхъ разгрузочныхъ платформъ. Профиль полотна главной линіи также не благопріятствовала выгрузкѣ поѣздовъ въ полѣ. Что-же касается до снабженія войскъ продовольствіемъ на театрѣ военныхъ дѣйствій, то оно, въ первое время, *было неудачно* (2) вслѣдствіе того, что не воспользовались опытомъ войны 1866 года, который указалъ на не-

---

(1) Дебуше для сосредоточенія служили для войскъ I арміи — крѣпость Кобленцъ, для II—крѣпость Майнцъ и для III—кр. Мангеймъ. Высадка должна была произойти въ семи пунктахъ: въ Каллѣ, Нейенкирхенѣ, Гомбургѣ, Ландау, Вислохѣ, Брухсалѣ и Карлсруэ. Затѣмъ, войска должны были двинуться къ Форбаху и Вейссенбургу. Мобилизація началась 16-го іюля (1 день), перевозка 24-го іюля (9 дней), 4-го августа переходъ границы и пораженіе французской дивизіи Дуэ у Вейссенбурга. Корпусъ перевозился въ теченіе $3^1/_2$—$5^1/_2$ дней. Средняя длина пройденнаго пути корпусовъ Сѣверо-Германскаго союза=550 верстъ. Въ теченіе 10-ти дней перевезено 334,000 людей, 100,000 лошадей, т. е. около одного корпуса ежедневно (33,400 людей и 10,000 лошадей). Употреблено 1,205 поѣздовъ, каждый въ среднемъ составѣ около 96 осей или 48 вагоновъ.

(2) См. Die Kriegführung unter Benutzung der Eisenbahnen und der Kampf um Eisenbahnen. von H. L. W. Königlich-Preussischer Hauptmann und Compagnieschef. Leipzig. 1882.

обходимость имѣть особую *центральную инстанцію*, которая должна была бы также завѣдывать передвиженіемъ всѣхъ грузовъ въ военное время. Хотя во время войны и были приняты нѣкоторыя мѣропріятія для устраненія замѣшательствъ, но таковыя не могли были быть вполнѣ приведены въ дѣйствіе, вслѣдствіе скораго прекращенія непріятельскихъ дѣйствій.

Главное зло, которое тяготило желѣзныя дороги и впослѣдствіи вредило самимъ войскамъ, это свободное распоряженіе интендантовъ и поставщиковъ дорогами. Такъ, одинъ прусскій офицеръ свидѣтельствуетъ, что онъ продолжительное время разыскивалъ грузъ II-й арміи, причемъ большую часть его нашелъ возлѣ Парижа, на станціи Ланьи, четверть всего въ Мецскомъ арсеналѣ, а послѣднюю часть не только не розыскалъ, но даже не могъ найти слѣдовъ. Грузы сдавались дорогамъ на тѣхъ-же основаніяхъ, какъ и въ мирное время, въ томъ предположеніи, что таковыя уже изыщутъ средства (1), и пути къ ихъ отправкѣ и доставкѣ адресатамъ. Отдѣльные отправители не предусматривали послѣдствій таковаго образа дѣйствій, такъ какъ они полагали, что дороги эти обладаютъ неограниченною провозоспособностью. Поэтому они *не задумались предоставить* дорогамъ къ перевозкѣ всего того количества продовольствія и запасовъ, которые *далеко превосходили первую потребность войскъ*. Для того, чтобы таковой способъ дѣйствія не причинилъ-бы дорогамъ и войскамъ дурныхъ послѣдствій, слѣдовало-бы вагоны, прибывающіе на оконечныя станціи, немедленно выгружать, грузы въ должномъ порядкѣ складывать въ магазины и охранять ихъ отъ порчи, вагоны же и личный составъ немедленно возвращать для должнаго освобожденія означенныхъ станцій. Для складыванія же грузовъ въ магазины не было сдѣлано никакихъ распоряженій ни по отношенію должныхъ для сего хранилищъ, ни рабочихъ силъ по выгрузкѣ и управленію таковою операціею. Кромѣ того, сами войска не имѣли достаточнаго обознаго парка для своевременной уборки изъ вагоновъ и магазиновъ полнаго своего запаса.

Желѣзныя дороги, которыя получали грузъ къ отправкѣ, не могли предусмотрѣть эти недостатки, не вправѣ были отказать въ пріемѣ грузовъ, а, разъ принявши, должны были ихъ доставить по назначенію (2).

Таковыя затрудненія по правильной эксплоатаціи коммуникаці-

(1) *Импровизація.* О семъ смотри конецъ статьи.

(2) Въ то время было около 50 разныхъ прусскихъ и другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

онныхъ линій были какъ въ прусской, такъ и австрійской арміяхъ уже въ кампанію 1866 года.

Для Богемской прусской арміи (1866 г.), состоявшей приблизительно изъ 300,000 человѣкъ и 90,000 лошадей, требовалось въ сутки продовольствія и фуража около 945,000 килограммъ или 20,000 центнеровъ (60,000 пудовъ), считая на одного человѣка полтора килограмма (3,66 фунта) продовольствія, а на одну лошадь—$5^1/_2$ килограммовъ (13,42 фунт.) овса. Принимая товарный поѣздъ въ составѣ 100 осей или 5,000 центровъ (15,000 пудовъ) полезнаго груза, было бы достаточно ежедневно подавать 20,000: 5,000=4 поѣзда, которые, будучи немедленно выгружаемы и возвращаемы съ оконечныхъ станцій, не затормозили бы все сообщеніе по коммуникаціонной линіи и тѣмъ *не преградили-бы непрерывное сообщеніе съ родиною.* Имѣя въ виду постепенное занятіе непріятельскаго края и возможность найти нѣкоторые запасы на мѣстѣ въ первое-же, самое горячее время, ясно, что задача доставки грузовъ можетъ быть, при должномъ урегулированіи, еще болѣе облегчена. При этомъ войскамъ можетъ быть подаваемо *изъ тыловаго магазина* только то, что имъ нужно, *не загромождая вагонами оконечныя станціи высадки войскъ.*

Въ кампанію 1870—1871 гг. предстояло продовольствовать армію въ составѣ около 600,000 человѣкъ и 180,000 лошадей, слѣдовательно задача была гораздо сложнѣе, чѣмъ въ кампанію 1866 г. По переходѣ прусскою арміею границы, для ея продовольствія могли служить двѣ французскія линіи, которыя не преграждались крѣпостями и искусственныя сооруженія которыхъ не были разрушены. Таковыми были для 1-й и 2-й армій линія Саарбрюкенъ—Мецъ и для 3-й арміи Вейссенбургъ—Нанси.

Но здѣсь опять повторились тѣ же безпорядки, что въ кампанію 1866 года, которые затрудняли правильное продовольствіе войскъ, такъ какъ не была предусмотрѣна организація особой *центральной инстанціи*, которая исключительно вѣдала бы движеніемъ грузовъ въ военное время.

Хотя прусское правительство послѣ кампаніи 1866 года издало особую инструкцію въ 1867 году, касающуюся этаповъ и желѣзныхъ дорогъ, желѣзнодорожныхъ командъ, увеличило обозный паркъ и прочее, *но не устроило главнаго*, вышесказаннаго *органа*, отъ котораго зависитъ весь успѣхъ пользованія желѣзными дорогами.

Генералъ Pierron совершенно вѣрно замѣчаетъ, что нѣмцы не были хозяевами на своихъ дорогахъ, а только нанимателями, вслѣд-

ствіе отсутствія закона о воинскихъ повинностяхъ желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того, что завѣдываніе линейными комисіями, при равноправности ея членовъ, крайне неудобно.

Для 1-й и 2-й армій, расположенныхъ у Меца, линія желѣзной дороги Саарбрюкенъ—Ремильи—Курсель была настолько исправна, что къ 13-му августа въ Ремильи прибыли первые поѣзды (1) съ продовольствіемъ. Но вскорѣ какъ эта, такъ и другія, позади лежащія, станціи были запружены вагонами, совершенно такъ же, какъ въ кампанію 1886 г. Эти станціи, *по малому развитію станціонныхъ путей, магазиновъ, недостатка мѣстъ и отсутствія рабочей силы*, не могли быть приспособлены къ таковой чрезмѣрной работѣ. Таковой постепенный *застой поѣздовъ* оказалъ сейчасъ же вліяніе на все тыловое движеніе по германскимъ желѣзнымъ дорогамъ, ведущимъ къ Саарбрюкену, и это *затрудненіе достигло своей наивысшей точки* въ началѣ сентября 1870 года. Такъ, 5-го сентября стояло 600 вагоновъ на линіи Rhein-Nahebahn, 560 на Pfalzbahn, 155 на Rheinischen-Bahn, 650 на Ludwigsbahn, 357 на Sanct—Johann—Courcelles, всего 2,322 вагона, принадлежавшихъ только одной *второй арміи* и представлявшіе ея продовольствіе въ количествѣ около 348,000 центперовъ или 1.044,000 пудовъ. Это количество достаточно было-бы для продовольствія 2-й арміи въ теченіе 26-ти дней. Для устраненія этого зажора было приступлено къ организаціи двухъ *концентраціонныхъ магазиновъ* въ *Бингербрюкенѣ* и *Нейенкирхенѣ*.

Въ этихъ магазинахъ были разгружены вагоны для храненія запасовъ, кромѣ того, должны были быть предоставлены четыре поѣзда, каждый въ 100 осей, для подачи всей ежедневной потребности арміи въ количествѣ около 19,000 центперовъ; но такъ какъ каждый поѣздъ подымаетъ по 5,000 центперовъ, то могъ, въ случаѣ нужды, быть доставляемъ излишекъ въ размѣрѣ 1,000 центперовъ (3,000 пуд.). *Вышесказанный большой простой вагоновъ произошелъ* также и съ вагонами (много сотенъ) *третьей арміи*, ожидавшими разгрузки на линіи Вейссенбургъ—Вейденгеймъ—Напси; для устраненія сего были устроены два концентраціонныхъ магазина въ Ars-sur-Moselle и Novéant.

Этою мѣрою постепенно и притомъ, съ большимъ трудомъ, водворился порядокъ на линіи военныхъ сообщеній, благодаря энергичному вмѣшательству военной администраціи въ дѣло эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. Такъ, въ теченіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ про-

(1) Слѣдовательно, черезъ 9 дней послѣ перехода границы (4-го августа).

изводилось исправно доставленіе всякаго рода продовольствія и фуража для всей окупаціонной арміи на разстояніи отъ 240 до 560 верстъ отъ отечественной границы.

Къ изложенному необходимо добавить общія соображенія, на которыя указываетъ капитанъ прусской службы H. L. W., а именно: что въ мирное время, при рѣшеніи разныхъ задачъ по сосредоточенію, *нужно также разсчитывать самымъ тщательнымъ образомъ подвозъ продовольствія въ поѣздахъ по желѣзнымъ дорогамъ*, во-первыхъ, чтобы *не разсчитывать на средства страны*, такъ равно намѣтить себѣ точную и ясную картину всего движенія военныхъ грузовъ въ видѣ цѣлыхъ поѣздовъ, отдѣльныхъ вагоновъ и проч., срокъ ихъ оборота, размѣщенія ихъ по станціямъ, тѣмъ болѣе, что таковое движеніе по нѣкоторымъ линіямъ *будетъ совпадать съ передвиженіемъ самихъ войскъ*.

Такимъ образомъ, взглядъ, проведенный нами въ брошюрѣ «*Примѣрный разсчетъ потребнаго количества вагоновъ для воинскаго движенія и пр. 1887. Спб.*», отвѣчаетъ также и тѣмъ требованіямъ, которыя выяснились на практикѣ бывшихъ войнъ. *т. е., что нужно дѣлать серьезные точные планы для всякаго рода предполагаемыхъ передвиженій по цѣлой сѣти дорогъ*, въ зависимости количества, рода перевозки и станцій ихъ отправленія и назначенія и затѣмъ уже *во время самаго исполненія перевозокъ въ военное время*, ихъ регулировать посредствомъ *особаго центральнаго* и другихъ, *ему подвѣдомственныхъ*, промежуточныхъ *инстанцій*, т. е. поступать такъ, какъ то дѣлаетъ опытный и настоящій эксплоататоръ на своей линіи.

Считаемъ необходимымъ привести въ переводѣ мнѣніе того же прусскаго военнаго желѣзнодорожнаго спеціалиста, который очень рельефно выясняетъ *государственную важность въ военномъ отношеніи* надлежащей системы *экономичнаго пользованія вагонами:*

«Что возможно экономическое употребленіе подвижнаго состава, составляетъ не только денежный вопросъ для отдѣльныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ, но даже вопросъ *могущества*,—это очевидно, ибо желѣзныя дороги въ своей совокупности представляютъ *часть могущества цѣлаго государства*; потеря въ силѣ, которая произойдетъ вслѣдствіе не экономичнаго пользованія ею, принесетъ вредъ *проявленію военной силы* на какомъ-либо пунктѣ рано или поздно, насколько таковая сила находится въ зависимости отъ желѣзныхъ дорогъ или ими поддерживается».

Разсмотрѣвъ тѣ большія затрудненія, которыя встрѣтились во

время военной эксплоатаціи, при пользованіи желѣзными дорогами прусскою арміею въ кампанію 1866 года и въ 1870 — 1871 г., необходимо остановиться на обзорѣ того положенія, въ которомъ находилось дѣло поддержанія военныхъ сообщеній французской арміи во время послѣдней войны (1).

Французская армія въ 1870 — 1871 г. находилась въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ, чѣмъ германская, такъ какъ она владѣла бо́льшею сѣтью и подвижнымъ составомъ. но столь выгодными условіями французская армія не умѣла воспользоваться вслѣдствіе отсутствія должной организаціи въ военно-желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Для сосредоточенія къ Мецу и Страсбургу служили три главныя линіи съ вѣтвями.

Слѣдовало бы заранѣе обдумать, какъ комбинировать перевозки отчасти обходнымъ путемъ, совмѣстно съ обыкновеннымъ маршевымъ порядкомъ; такъ, для облегченія линіи Парижъ—Шомонъ, направить часть войскъ для Эльзаса изъ Парижа по Ліонской дорогѣ, затѣмъ черезъ Дижонъ—Оксоннъ—Везуль.

15-го іюля 1870 г. компаніи французскихъ желѣзныхъ дорогъ: Восточной, Сѣверной и Парижъ—Ліонъ—Средиземное море, получили отъ министерства публичныхъ работъ предписаніе предоставить всѣ ихъ перевозочныя *средства въ распоряженіе военнаго министра* (2), съ совершеннымъ прекращеніемъ, если окажется надобность, пасажирскаго и товарнаго движенія по линіямъ этихъ компаній. Западной и Орлеанской компаніямъ въ то же время было предложено передать потребное количество подвижнаго состава первымъ тремъ линіямъ.

Вслѣдствіе такого предложенія правительства, компанія Восточной дороги, на долю которой выпала съ перваго же раза самая тяжелая служба государству, распорядилась немедленно: прекратить всякую отправку вновь товарныхъ поѣздовъ; разгрузить всѣ крытые товарные вагоны и платформы, находящіеся на станціяхъ, уменьшить число пасажирскихъ поѣздовъ, назначая ихъ, главнымъ образомъ, для движенія почты; заготовить на станціяхъ привала войскъ отводныя отъ паровозовъ трубы для нагрѣванія воды, бочки и ведра

---

(1) См. П. Гроскій по Жакмену и Etudes sur les chemins de fer et télégraphes électriques considerés au point de vue de la défense du territoire. 1874. Anvers. Capitaine du génie I. B. Eugène.

(2) Успѣха не было, за отсутствіемъ органовъ и военныхъ людей, подготовленныхъ въ мирное время для управленія службою вагоновъ.

для водопоя, добавочные освѣтительные приборы; разослать по линіи росписанія хода военныхъ поѣздовъ.

Администраціями этой желѣзной дороги и двухъ другихъ (1) было предоставлено громадное количество поѣздовъ для перевозки войскъ, такъ:

съ 16-го по 22-е іюля	. . .	359	поѣздовъ
» 23-го » 26-е »	. . . .	235	»
Всего.	. .	594	поѣзда

что составитъ среднимъ числомъ въ сутки около 59-ти поѣздовъ, причемъ въ нѣкоторые дни максимальная суточная отправка доходила до 74-хъ поѣздовъ (22-го іюля 1870 года). Но, не смотря на это, вслѣдствіе полнаго отсутствія единства въ управленіи операціями военныхъ властей на желѣзныхъ дорогахъ, проявилась большая неурядица, которая сказалась особенно рельефно въ пріемѣ военныхъ транспортовъ, прибывавшихъ на театръ войны по желѣзнымъ дорогамъ.

Въ этомъ отношеніи станція Мецъ представляетъ собою весьма разительный примѣръ безпорядочности французской военной администраціи; станція была приспособлена къ суточной выгрузкѣ въ количествѣ 930-ти вагоновъ, между тѣмъ, по нераспорядительности, выгружалось среднимъ числомъ за время съ 16-го іюля по 15-е августа только 775 вагоновъ.

Въ описываемое время территоріальное интендантство не получило приказа принимать приходящіе въ Мецъ припасы, и потому на предложеніе желѣзнодорожной администраціи взять грузъ со станціи отвѣчало отказомъ; въ свою очередь, точно также и дивизіонныя интендантства не рѣшались разгружать вагоны, такъ какъ не знали: останутся-ли войска ихъ корпуса въ Мецѣ, или пойдутъ дальше.

Къ довершенію всего высшія военныя власти нѣсколько дней сряду мѣшали выгрузкѣ поѣздовъ слѣдующими распоряженіями: станція получила приказъ держать на-готовѣ подвижной составъ въ количествѣ, потребномъ для одновременной перевозки отряда войскъ въ 30,000 человѣкъ. Такъ какъ подобный транспортъ требовалъ около 40 поѣздовъ, то компанія размѣстила ихъ по ближайшимъ къ Мецу станціямъ между Фруаромъ и Тіонвилемъ. Затѣмъ, однажды ночью отдается приказъ приступить къ этому экстренному транс-

(1) Росписаніе было составлено для первой линіи по 24 вопискихъ поѣзда въ сутки; для второй и третьей линіи—по 18-ти; на первой линіи поѣзды отправлялись иногда сдвоенными.

порту; все приходитъ въ движеніе, поѣзды стремятся въ Мецъ и получаютъ отказъ; снова дается приказъ, и—снова отказъ; а между тѣмъ весь этотъ переполохъ, разумѣется, помѣшалъ движенію другихъ транспортовъ и выгрузкамъ.

На станціи оставалось такое множество неразгруженныхъ вагоновъ, что ими были заняты не только всѣ запасные пути, но даже пути къ паровознымъ сараямъ и главный путь; такъ нѣкоторые вагоны и остались неразгруженными до блокады, а потомъ попали въ руки германской арміи (1).

Приведемъ примѣръ того, какъ малое время подготовки и недостатокъ согласованія порядка снабженія войскъ продовольствіемъ съ ихъ движеніемъ, причинилъ арміи Бурбаки непоправимыя затрудненія (2).

Генералъ Бурбаки, по совѣту военнаго делегата г. Фрейсине, 19-го декабря 1870 г. со 100,000 человѣкъ началъ наступленіе черезъ Дижонъ къ Бельфору, для дѣйствія противъ сообщеній германской арміи въ Эльзасѣ. Французы тогда говорили: «En tout cas on aura la certitude de rompre définitivement la base de ravitaillement de l'ennemi».

23-го декабря уже началась перевозка войскъ по желѣзнымъ дорогамъ отъ станцій: Bourges, Nevers и La-Charité.

2-го января 1871 г. корпуса уже стояли въ Besançon, Dampierre, Auxonne. Дивизія Кремера въ Dijon. 15-й французскій корпусъ началъ свое движеніе только 4-го января.

Такимъ образомъ, перевозка продолжалась болѣе 10-ти дней.

Провіантскіе транспорты были направлены по грунтовымъ дорогамъ (разстояніе около 380-ти кил.). Малое время подготовки и недостатокъ продовольствія причинили разныя затрудненія. Войска терпѣли лишенія; мало было времени отдыха въ пути; не могли варить пищу: не могъ этому пособить даже провіантъ, возимый въ каждомъ войскомъ поѣздѣ.

Полное занятіе дороги одними войсковыми поѣздами уничтожило возможность поддерживать сообщеніе съ тыломъ для подвоза всякаго рода запасовъ и продовольствія.

Въ Ліонѣ былъ постоянный магазинъ. На станціи Besançon думали устроить *въ вагонахъ подвижной магазинъ* (magasin roulant) съ отдѣленіями на станціяхъ: Clerval, Baume-les-Dames и Montbé-

---

(1) 16,000 вагоновъ въ Мецѣ и другихъ станціяхъ.

(2) См. Organ der Militärwissenschaftlichen Vereine. XXXV. Band. I. Heft. 1887. Wien. «Die Beziehungen zwischen den Operationen und dem Verpflegungswesen im Kriege 1870 und 1871, von Hugo Ritter von Bilimek, Oberst und Commandant des k.k. Infanterie Regimentes № 20.

liard. Но, вслѣдствіе полнаго занятія дороги, поѣзды съ продовольствіемъ не могли быть доставлены по назначенію. Въ виду этого планъ этотъ былъ выполненъ только отчасти.

Цѣль движенія генерала Бурбаки—заставить генерала Вердера отступить отъ Бельфора. Графъ Мольтке поспѣшилъ письмомъ отъ 10-го января предупредить генерала Вердера, что особенно опасаться генерала Бурбаки не слѣдуетъ, такъ какъ онъ, вслѣдствіе недостатка обоза, не отойдетъ отъ желѣзной дороги, а будетъ ея держаться.

Генералъ Бурбаки далъ (по оплошности) время съ 10-го по 17-е января германскому 14-му корпусу сосредоточиться у Lisaine, и когда рѣшился наступать, то убѣдился, что съ голодающими и мерзнувшими солдатами этого сдѣлать пельзя. Въ то время французы говорили: «La question des vivres était le point capital».

Доставка продовольствія была крайне затруднительна. Съ 9-го января лѣвое крыло французской арміи получало продовольствіе по грунтовой дорогѣ на разстояніи 21 версты; но даже и этотъ путь, вслѣдствіе гололедицы, короткихъ зимнихъ дней, представлялъ собою тройной обыкновенный переходъ.

Въ это же время выяснилось также отсутствіе взаимодѣйствія между органами главнокомандующаго и интендантствомъ.

Такъ, начальникъ интендантства Friant показывалъ въ слѣдственной коммисіи по дѣлу генерала Базена въ 1872 г. слѣдующее:

«Je n'ai jamais su le plan de campagne du général Bourbaki, je n'ai jamais été convoqué aux conseils de guerre, je n'ai été convoqué que le jour de mon départ pour Pontarlier», т. е. 26-го января 1871 года, когда уже нечего было спасать.

Какъ видно, было упущено изъ вида не только *главное условіе*, что прежде всего слѣдуетъ *позаботиться о сосредоточеніи запасовъ къ базѣ* и *затѣмъ уже о сосредоточеніи войскъ*, но даже желѣзная дорога въ теченіе всей подготовительной операціи (болѣе 10-ти дней) была исключительно занята перевозкою однихъ войскъ и, наконецъ, линія сообщеній не была должнымъ образомъ обезпечена, а потому армія Бурбаки не могла долго существовать.

Вообще причины неудовлетворительнаго пользованія французскою арміею своими дорогами были нижеслѣдующія:

1) Недостатокъ времени для подготовительныхъдѣйствій по сбору подвижнаго состава и приспособленій станцій къ нагрузкѣ, выгрузкѣ и продовольствію войскъ.

2) Совпаденіе движенія по сосредоточенію войскъ и запасовъ. Неопредѣленность численности послѣднихъ, и потому остановка въ отправкѣ запасовъ и заграможденіе станцій.

3) Незнаніе пунктовъ назначенія самими частями войскъ для сбора и запасовъ. Въ самомъ министерствѣ въ то время не знали о мѣстѣ нахожденія даже цѣлыхъ частей;

4) Неувѣренность въ цѣли назначенія, даже большихъ массъ войскъ съ поѣздами, ихъ воинскаго груза и всякаго продовольствія;

5) *Отсутствіе* особаго *контрольнаго бюро* (1) на коммуникаціонныхъ линіяхъ, которое бы имѣло ежедневно всѣ точныя данныя, по урегулированію движенія грузовъ-запасовъ, войсковыхъ поѣздовъ и подвижнаго состава.

6) *Отсутствіе* въ военной желѣзнодорожной организаціи *такой центральной инстанціи* для всей сѣти желѣзныхъ дорогъ по управленію движеніемъ всѣхъ военныхъ грузовъ, войсковыхъ поѣздовъ, подвижнаго состава и взаимодѣйствія между собою въ этомъ отношеніи всѣхъ коммуникаціонныхъ линій.

7) Предъявленіе всѣми учрежденіями и лицами требованій о перевозкахъ къ дорогамъ непосредственно, вслѣдствіе отсутствія подготовленныхъ для сего центральныхъ и мѣстныхъ военныхъ распорядительныхъ и контрольныхъ учрежденій. Лишеніе черезъ то желѣзнодорожныхъ служащихъ должной поддержки со стороны военныхъ властей.

8) Натянутость отношеній между военнымъ и техническимъ желѣзнодорожнымъ элементомъ во все время кампаніи.

9) Непріобрѣтеніе военнымъ элементомъ должныхъ познаній по эксплоатаціи въ мирное время; предъявленіе всякимъ военнымъ начальникомъ приказаній, нимало не заботясь о томъ, что̀ можетъ послѣдовать за его приказаніемъ.

Полученіе управленіями дорогъ часто противорѣчивыхъ и даже неисполнимыхъ требованій.

10) Произвольное распоряженіе желѣзнодорожной администраціи по прекращенію движенія на дорогѣ и уборкѣ подвижнаго состава, изъ боязни захвата его непріятелемъ.

Инженеръ-капитанъ бельгійской службы I. B. Eugène, въ своемъ вышеприведенномъ прекрасномъ трудѣ, указываетъ на то, что Франціи слѣдовало бы въ свое время слѣдить за развитіемъ вопроса поль-

---

(1) Которое мы полагаемъ наименовать «Военно-желѣзнодорожнымъ штабомъ коммуникаціонной линіи».

зованія желѣзными дорогами съ военными цѣлями; тогда она, руководствуясь указаніемъ опыта прусаковъ въ кампанію 1866 года, не повторила бы тѣхъ же ошибокъ въ 1870 году, которыя ей причинили громадный ущербъ во время войны.

Такъ, изъ всего общаго французскаго парка въ 120,000 вагоновъ 16,000 вагоновъ попали въ руки нѣмцевъ, а 7,500 вагоновъ были заняты разными военными невыгруженными грузами (вмѣсто магазиновъ), стояли непроизводительно на станціяхъ одной только Парижъ-Ліонъ-Средиземной желѣзной дороги, между тѣмъ, какъ со всѣхъ сторонъ были предъявляемы требованія на вагоны и таковыя за недостаткомъ не могли были быть удовлетворяемы.

J. B. Eugène, по нашему мнѣнію, совершенно правъ, *утверждая, что учрежденіе контрольнаго бюро на коммуникаціонныхъ линіяхъ* дастъ нѣчѣмъ незамѣнимое средство упорядочить управленіе подвижнымъ составомъ. Оно не только устранитъ неправильности, происходящія при пользованіи вагонами, но дастъ возможность, при быстрыхъ и продолжительныхъ передвиженіяхъ, когда нужно привлекать вагоны съ другихъ линій, или когда, при отступленіи арміи, нужно умѣть распорядиться ихъ уборкою, для избѣжанія оставленія ихъ въ рукахъ непріятеля, принять соотвѣтствующія мѣры. Нѣмцы воспользовались этою ошибкою французовъ, завладѣвъ вышесказанными 16,000 вагонами, употребивъ ихъ сначала для своихъ военныхъ перевозокъ, затѣмъ отправили *ихъ какъ, военно-плѣнныхъ, въ Германію*, гдѣ ихъ употребляли для своего внутренняго сообщенія, а затѣмъ возвратили ихъ спустя продолжительное время (1).

Контрольное бюро, въ качествѣ военно-желѣзнодорожнаго штаба, можетъ быть единственнымъ посредникомъ для сношеній всѣхъ лицъ и учрежденій какъ военныхъ, такъ и гражданскихъ съ управленіями дорогъ и вмѣстѣ съ тѣмъ *распредѣлятъ подвижной составъ* по мѣрѣ дѣйствительной надобности.

Кромѣ простоя вагоновъ и загражденія станцій, случалось, что нѣкоторыя французскія желѣзнодорожныя управленія, опасаясь быть застигнутыми врасплохъ непріятелемъ, по своей собственной иниціативѣ вдругъ прекращали движеніе и поспѣшно убирали подвижной составъ, дабы онъ не попалъ въ руки непріятеля. Понятно, что, такая самостоятельность не должна быть допускаема военнымъ вѣ-

(1) Die Eisenbahnkunde von J. Jaeger. Kön. bayer. gen. d. r München. Leipzig. 1887. § 2ə. «Die Eisenbahnen und der Krieg».

домствомъ, такъ какъ она часто можетъ принести непоправимый вредъ.

Въ періодъ Русско-Турецкой кампаніи 1877—1878 года, отечественная желѣзнодорожная сѣть не была благопріятна для сосредоточенія русскихъ войскъ, такъ какъ главныя ея окопечныя линіи упирались въ Одессу, Николаевъ, Севастополь, Ростовъ и Владикавказъ, имѣли первоначальною цѣлью защиту Черноморскаго побережья и Кавказа, и тогда только могли бы оказать особыя услуги, если-бы Россія обладала сильнымъ черноморскимъ флотомъ для перевозки войскъ въ Болгарію. Въ виду этого для сосредоточенія арміи служила одна линія на Одессу съ развѣтвленіемъ въ Раздѣльной на Кишиневъ до Унгени, румынской границы, и затѣмъ черезъ Румынію (Яссы-Барбосъ-Буцео-Бухарестъ и Гіюргево до Дуная).

Кромѣ этой линіи, для сосредоточенія войскъ могла бы служить еще одна, идущая отъ Харькова черезъ Знаменку до Бирзулы, еслибы она была продолжена далѣе къ румынской границѣ.

Вообще *причины* неудовлетворительнаго пользованія *русскими* желѣзными *дорогами* съ военными цѣлями были слѣдующія: 1) *недостаточная провозоспособность русскихъ* и *румынскихъ* желѣзныхъ дорогъ для исполненія такого громаднаго передвиженія войскъ, такъ какъ дороги были въ одинъ путь, за исключеніемъ участка (около 70-ти верстъ) Раздѣльная—Одесса; длинные станціонные перегоны, что дозволяло пропускъ не болѣе 12-ти паръ поѣздовъ въ сутки; неблагопріятныя условія водоснабженія, въ виду проведенія линіи по водораздѣлу; 2) недостатокъ (1) въ подвижномъ составѣ для военнаго движенія, хотя въ мирное время его было довольно, вслѣдствіе медленнаго возврата порожнихъ воинскихъ поѣздовъ; 3) непредоставленіе ближайшими линіями своего подвижнаго состава главнымъ стратегическимъ коммуникаціоннымъ путямъ, такъ какъ первыя въ томъ не нуждались, по прекращеніи своего коммерческаго движенія; 4) климатическія условія; снѣжные заносы останавливали движеніе на нѣсколько дней, разрушая телеграфъ; 5) неподготовленность русскихъ дорогъ къ мобилизаціи (2); пришлось за нѣсколько недѣль до ея начала собирать въ С.-Петербургѣ на конфе-

(1) См. Pierron. На русскихъ дорогахъ съ апрѣля по октябрь 1870 годъ было прибавлено: паровозовъ—228; вагоновъ — 4,834. Было еще заказано къ 1-му марту 1878 г.: паровозовъ—416; вагоновъ—9,400.

(2) Напримѣръ, правила о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ *пороха и снаряженныхъ бомбъ* были изданы министерствомъ путей сообщенія только 19-го мая 1878 г., циркуляромъ за № 6,536-мъ (спустя полтора года послѣ начала мобилизаціи).

ренцію всѣхъ управляющихъ дорогъ, завѣдывающихъ передвиженіемъ войскъ на линіяхъ и другихъ лицъ, для разработки подлежащихъ вопросовъ; на таковой конференціи, состоявшейся подъ предсѣдательствомъ министра путей сообщенія, было между прочимъ условлено, что управленія желѣзныхъ дорогъ увѣдомятъ министра путей сообщенія къ 27-го ноября 1876 года о томъ, сколько они въ состояніи отправлять воинскихъ поѣздовъ въ сутки. При этомъ было постановлено, что съ момента объявленія мобилизаціи прекращается всякое товарное движеніе, а грузъ; находящійся въ вагонахъ, выгружается. Дороги, не занятыя вполнѣ воинскимъ движеніемъ, на свою отвѣтственность могли производить товарное движеніе; 6) недостатокъ телеграфныхъ сношеній подалъ поводъ мобилизацію, объявленную Высочайшимъ приказомъ, въ ночь съ 1-го на 2-е ноября 1876 года, считать начинающеюся 14-го ноября; 7) позднее прибытіе призывныхъ чиновъ въ нѣкоторыхъ округахъ, черезъ что главная масса войскъ начала свое движеніе 10-го декабря и окончила къ концу декабря; слѣдовательно съ перваго дня мобилизаціи на все потребовалось около восьми недѣль; 8) несвоевременное прибытіе подвижнаго состава (его мобилизація) съ сѣверныхъ дорогъ, загроможденіе нѣкоторыхъ главныхъ узловыхъ и передаточныхъ станцій, черезъ что и для устраненія разнорѣчивыхъ распоряженій должны были по всѣмъ русскимъ дорогамъ, остановить мобилизацію на три дня; при этомъ было предписано дорогамъ *доносить телеграммами два раза въ сутки* о движеніи вагоновъ черезъ передаточныя станціи; 9) отсутствіе организаціи большихъ коммуникаціонныхъ линій въ вѣдѣніи *единой военной власти при посредствѣ военно-желѣзнодорожныхъ штабовъ* или *контрольныхъ бюро*, организуемыхъ по группамъ въ мирное время (1); 10) отсутствіе организаціи въ мирное и военное время *особаго спеціальнаго центральнаго учрежденія по управленію подвижнымъ составомъ* (2) и контроля пользованія онымъ, по всей русской желѣзно-

(1) Офиц. письмо за № 15,106-мъ, отъ 1-го декабря 1878 г.—члена мин. пут. сообщенія *къ военному*, по временно-исполнительному комитету, о затруднительности разобраться въ счетахъ дорогъ. Для устраненія сего, онъ сдѣлалъ представленіе въ государственный совѣтъ объ образованіи особаго дѣлопроизводства изъ четырехъ инженеровъ и двухъ счетоводовъ. Другая причина затруднительности неутвержденіе правилъ передачи и пользованія подвижнымъ составомъ. Слѣдовательно съ ноября 1876 по декабрь 1878 прошло болѣе двухъ лѣтъ, а правилъ не было. Одно главное общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ требовало 230,387 руб. за неправильныя распоряженія военнаго министерства по пользованію вагонами

(2) На одну малую станцію зимою прибыли безъ предъувѣдомленія, три воинскіе поѣзда, на четыре дня ранѣе назначеннаго срока, и не могли быть отправлены

дорожной сѣти, для взаимодѣйствія между собою всѣхъ военно-желѣзнодорожныхъ штабовъ; 11) поздняя и недостаточная организація того *центральнаго смѣшаннаго органа*, который управлялъ перевозками по сю сторону границы; война была объявлена 23-го апрѣля1887 года, а 25-го апрѣля 1877 года былъ официально учрежденъ *временно-исполнительный комитетъ*, состоявшій изъ завѣдующаго перевозкою войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи и водою и завѣдующаго инспекторскою и техническою частями желѣзныхъ дорогъ министерства путей сообщенія, причемъ разногласія мнѣній разрѣшались соотвѣтствующими министерствами; на-скоро составленный комитетъ безъ помощи *серьезнаго центральнаго органа* (1)—(2), упомянутаго въ пунктѣ 10-мъ и другихъ въ пунктѣ 9-мъ, которые бы въ мирное время въ теченіе продолжительнаго времени были бы подготовлены къ производству своей трудной и важной работы; послѣдствіемъ сего были, кромѣ неисправности въ движеніи, еще неокончаніе по настоящее время (болѣе 10-ти лѣтъ), разсчетовъ желѣзныхъ дорогъ съ правительствомъ, за пользованіе подвижнымъ составомъ, приспособленіями и проч., вызывающіе безконечные споры. При этомъ нѣкоторыя дороги въ свое время обращались въ министерство путей сообщенія, прося содѣйствія по производству разсчетовъ за пользованіе подвижнымъ составомъ, такъ какъ дороги, въ пользованіи которыхъ, по распоряженію министра путей сообщенія, находились вагоны, тѣмъ не менѣе не признавали фактъ пріема, сдачи и вообще пользованія этимъ подвижнымъ составомъ.

Что касается до пользованія румынскими дорогами, то къ причинамъ, вредно вліявшимъ на военныя сообщенія съ тыломъ ар-

---

далѣе по своему назначенію. Крайне медленное движеніе санитарныхъ поѣздовъ, такъ, изъ Москвы въ Кишиневъ -12 дней, и далѣе до Яссъ -3 дня, всего 15 дней. Всего было 14 воен.-санит. поѣздовъ и 18 общества «Краснаго Креста» См. Pierron.

(1) Русскою прессою въ то время указывалось между прочимъ на необходимость *большаго порядка* вообще на линіяхъ, болѣе *серьезное* и *точное наблюденіе* за исполненіемъ своихъ обязанностей, какъ личнаго состава, такъ и самихъ желѣзнодорожныхъ администрацій. См. сочиненіе генерала Pierron. 1887. Paris.

(2) Отношеніе министерства путей сообщенія къ военному по временно-исполнительному комитету за № 13,871, отъ 31-го декабря 1877 г., чтобы 4 поѣзда изъ С.-Петербурга въ дѣйствующую армію были перегружаемы въ Бѣлостокѣ, и для сего назначена 12-ти-часовая остановка. Жалобы интендантовъ, что, напримѣръ, полушубки, отправленные большою скоростью, задерживались какою-либо промежуточною дорогою по случаю праздниковъ 1—7-го января 1878 г., безъ предварительнаго увѣдомленія подлежащихъ властей. Многія другія тому подобныя жалобы. Активнаго дѣйствія и контроля со стороны военной организаціи не было.

ми, по заявленію лицъ, близко стоявшихъ къ дѣлу перевозки (1), могутъ быть отнесены нижеслѣдующія: 1) малая провозоспособность румынскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ количествѣ четырехъ-пяти воинскихъ поѣздовъ въ сутки, при составѣ отъ 30-ти до 35-ти вагоновъ, черезъ что по нимъ перевозили преимущественно артиллерію, понтоны, продовольствіе и прочій воинскій грузъ (2); 2) неудобства расположенія станціи Яссы (въ особенности какъ начальной), окруженной болотомъ, не дозволявшее развитія должнымъ образомъ ранжировочныхъ путей и платформъ для перегрузки вагоновъ широкой русской колеи, въ румынскіе (заграничной колеи); многіе полагаютъ, что было бы цѣлесообразнѣе перешить русскую колею на участкѣ Унгены—Яссы на заграничную и въ Унгенахъ (русская станція) устроить самостоятельный ранжировочный паркъ заграничной колеи, для сортировки и составленія поѣздовъ; условія мѣстности въ Унгенахъ это дозволяли безъ всякихъ затрудненій; польза же совмѣстнаго расположенія на участкѣ Унгены—Яссы двухъ путей (разныхъ колей) на одномъ и томъ же полотнѣ, вслѣдствіе сложности переводовъ и другихъ причинъ, на практикѣ не подтвердилась; 3) неудовлетворительность дорогъ въ техническомъ отношеніи; во время перевозокъ случались частые случаи крушенія мостовъ (3); 4) недостатокъ въ подвижномъ и личномъ составѣ; 5) слабая провозная способность русской Бендеро-галацкой дороги, быстро построенной въ теченіе времени съ 1-го іюля по 19-е ноября 1877 г., на протяженіи 270-ти верстъ; она была въ состояніи отправлять только по два поѣзда въ сутки, со скоростью 10-ти верстъ въ часъ; нѣкоторые полагаютъ, что было бы цѣлесообразнѣе скорѣе и дешевле устроить второй путь на румынскихъ дорогахъ; 6) несоотвѣтствующая организація нашего военно-желѣзнодорожнаго отдѣла (какъ слѣдствіе конвенціи) и неокредитованіе нашихъ агентовъ передъ румынскимъ правительствомъ, неохотное и медленное испол-

---

(1) Смотри «Записки эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ съ военными цѣлями». А. фонъ-Вендрихъ 1886 г., С.-Петербургъ.

(2) См. Pierron. Даже былъ заключенъ интендантствомъ съ Родоконаки контрактъ на доставку 400,000 пудовъ провіанта на подводахъ изъ Яссъ въ Бухарестъ. Цѣна 16 руб. съ пуда. Контрактъ, отъ 19-го января 1878 г. Большое затрудненіе по завѣдыванію погонщиками. (Сумма валовая контракта 6.400,000 руб.).

(3) См. Pierron. Рапортъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Николая Николаевича Старшаго Государю Императору, отъ 30-го іюня 1877 г. Приказъ Его Императорскаго Высочества допустить нашихъ инженеровъ произвести необходимыя работы за счетъ румынской администраціи и удерживать деньги за поврежденія нашего состава при несчастныхъ случаяхъ.

пеніе нашихъ черезъ то требованій; 7) малая связь между отдѣльными частями разныхъ управленій; 8) полнѣйшая неспособность высшей румынской администраціи. Быстрая смѣна министровъ публичныхъ работъ, занятыхъ болѣе политическими и парламентскими интригами, чѣмъ путями сообщенія; 9) недружелюбіе главнаго директора румынскихъ желѣзныхъ дорогъ къ русскимъ; 10) то же отношеніе большинства низшихъ служащихъ; 11) неосторожность въ составленіи плановъ перевозки войскъ по румынскимъ дорогамъ, непринятіе въ соображеніе потребной скидки извѣстнаго числа процентовъ (числа поѣздовъ) противъ теоретическаго разсчета наибольшей пропускной способности дорогъ; 12) не была принята во вниманіе одновременная перевозка съ нашими войсками румынскихъ войскъ; 13) предъявленіе къ администраціи румынскихъ желѣзныхъ дорогъ, требованій объ отправленіи извѣстнаго возможнаго числа поѣздовъ, безъ обозначенія какъ періодическаго ихъ количества, такъ и рода перевозимыхъ предметовъ, что лишало возможности спеціалистамъ заблаговременно принимать соотвѣтствующія мѣры и экономизировать перевозочныя средства; 14) одновременная перевозка грузовъ; 15) заключеніе разными вѣдомствами со своими контрагентами условій, обязавшихъ желѣзныя дороги къ перевозкѣ, не справляясь съ тѣмъ, возможна-ли она въ данное время. Неосуществленіе вслѣдствіе сего разсчетовъ по своевременной доставкѣ разнаго рода грузовъ и довольствія: 16) неимѣніе въ вѣдѣніи военной администраціи своего желѣзнодорожнаго телеграфнаго провода. (Двухдневная стоянка поѣзда съ резервнымъ баталіономъ безъ продовольствія на маленькой станціи); 17) несвоевременное доставленіе потребнаго дополнительнаго числа паровозовъ; 18) несвоевременное возвращеніе порожнихъ вагоновъ съ обратными поѣздами; 19) несвоевременная и медленная разгрузка интендантскихъ, артиллерійскихъ и другихъ поѣздовъ, вслѣдствіе неимѣнія рабочихъ; 20) неустроенность надлежащимъ образомъ начальныхъ и окончныхъ пунктовъ дороги. Несвоевременность открытія кредитовъ на работы; 21) несвоевременное приступленіе къ цѣлому ряду новыхъ работъ и подвозу для нихъ матеріаловъ; 22) приступленіе къ устройству приспособленій на окончныхъ станціяхъ тогда, когда вагоны уже приходили на станцію и требовали немедленной выгрузки. 23) недостатокъ помѣщеній (сараевъ и платформъ) на станціяхъ, замедленіе выгрузки, загроможденіе однѣхъ станцій груженными вагонами, на другихъ недостатокъ черезъ то въ порожнихъ вагонахъ.

(Польза своевременнаго устройства особыхъ для сего магазиновъ

для грузовъ разныхъ вѣдомствъ. Черезъ это устраняются всѣ безпорядки: въ снабженіи войскъ всякаго рода грузами, какъ неправильность, такъ и окончательный застой въ движеніи поѣздовъ); 24) недостатокъ запасныхъ, разъѣздныхъ и разгрузочныхъ путей на станціяхъ; 25) неимѣніе на станціи Фратешти водоснабженія и поворотнаго круга; 26) вмѣшательство въ детали эксплоатаціи противъ статьи XI конвенціи, что породило скрытое и глухое противодѣйствіе; 27) Хотя паркъ подвижнаго состава румынскихъ желѣзныхъ дорогъ противъ іюня мѣсяца былъ къ ноябрю увеличенъ болѣе чѣмъ вдвое, но число поѣздовъ съ пяти паръ ежедневно упало отъ одной до двухъ паръ.

Паровозовъ было всего 230, вагоновъ—около 6,000. Длина сѣти 700 километровъ; изъ этого количества въ ноябрѣ стояли неразгруженными 1,769, въ одномъ Букарестѣ 600 вагоновъ (тѣ же ошибки, что во время войны 1866 года); 28) неимѣніе въ веденіи военно-желѣзнодорожнаго отдѣла, запасныхъ матеріаловъ, инструментовъ для производства неотложныхъ работъ, признанныхъ коммисіею; 29) свидѣтельства, выдаваемыя частнымъ поставщикамъ на перевозку, давали поводъ къ злоупотребленіямъ и простою вагоновъ: изъ всего количества невыгруженныхъ вагоновъ на ихъ долю приходилось 65%; 30) отсутствіе учета движенія вагоновъ по номерамъ и роду груза давало поводъ неправильной засылкѣ грузовъ, напримѣръ, два мѣсяца разыскивали три вагона съ ружьями Шаспо, переданныхъ румынскому правительству [необходимость для сего особаго контрольнаго бюро службы вагоновъ (1)], 31) неимѣніе вначалѣ военныхъ лицъ, завѣдывавшихъ перевозкою войскъ, и отсутствіе до этого времени связи между комендантами и другими чинами, завѣдывавшими эксплоатаціею; 32) отсутствіе предварительнаго, строго обдуманнаго плана устройства коммуникаціоннаго пути; 33) отсутствіе предварительной желѣзнодорожной рекогносцировки (занимались только составленіемъ росписаній и маршрутовъ); 34) неимѣніе особой инструкціидля коммуникаціонныхъ путей и вообще цѣлаго штата по военному управленію желѣзными дорогами въ занятомъ краю; 35) коменданты станцій недостаточно были ознакомлены со всѣми порядками службы и довольствія войскъ. Не имѣли инструкцій по примѣненію вагоннаго тарифа (согласно заключенной конвенціи) и составленію поѣздовъ, принятыхъ центральнымъ совѣтомъ

(1) См. Pierron. Русскій генералъ, инспектировавшій дороги, разыскивалъ тщетно нѣсколько недѣль цѣлый поѣздъ изъ 25-ти вагоновъ съ боевыми снарядами.

румынскихъ желѣзныхъ дорогъ; 37) эксплоатаціонные органы и желѣзнодорожные баталіоны не были подготовлены въ такой степени къ спеціальному своему назначенію (1), какъ то признано крайне необходимымъ въ первостепенныхъ государствахъ Западной Европы; условіе желѣзнодорожной службы: строгая дисциплина и точное, опредѣленное знаніе людей и ихъ способностей; если-бы вмѣсто собранныхъ людей съ разныхъ дорогъ, не имѣвшихъ должной органической связи, были бы организованы въ мирное время военно-эксплоатаціонныя отдѣленія изъ чиновъ запаса, подготовленные къ сплоченной практикѣ, были бы мобилизованы и приданы румынскимъ дорогамъ,—несомнѣнно таковыя дали бы другіе результаты при строго проведенной военной технической эксплоатаціи (2).

Изъ представленнаго нами обзора, основаннаго на указаніяхъ опыта бывшихъ войнъ 1866, 1870—1871 и 1877—1878 года, вытекаетъ ясно необходимость организаціи уже въ мирное тѣхъ особыхъ спеціальныхъ учрежденій, которыя въ Западной Европѣ носятъ названіе *центральнаго* и *мѣстныхъ контрольныхъ бюро*, *призванныя регулировать*: *мобилизацію*, *сосредоточеніе войскъ*, *снабженіе ихъ во все время войны продовольствіемъ и прочимъ* (3), *эвакуацію больныхъ и раненыхъ воиновъ* и, наконецъ, *возвращеніе частей войскъ на родину по окончаніи военныхъ дѣйствій*.

Сложный механизмъ всѣхъ работъ, производимыхъ въ означенныхъ бюро, и ихъ взаимодѣйствіе между собою *требуютъ продолжительнаго навыка*, а потому они должны быть организованы заблаговременно, т. е. въ мирное время. Что же касается до громадной пользы ихъ для коммерческаго движенія въ мирное время, то объ этомъ нами было уже указано подробно въ другихъ статьяхъ (4).

Въ заключеніе считаемъ необходимымъ привести мнѣніе нашего заслуженнаго професора генерала-лейтенанта Леера (5):

---

(1) Слѣдуетъ организовать военно-желѣзнодорожныя эксплоатаціонныя отдѣленія и поручить ихъ вѣдѣнію компетентныхъ лицъ и учрежденій. Отъ времени до времени производить имъ пробную мобилизацію и испытаніе въ исполненіи службы на чужихъ линіяхъ.

(2) См. нашу брошюру объ итальянской военно-желѣзнодорожной организаціи.

(3) Не случилось бы, напримѣръ, того, что было съ гренадерскимъ сапернымъ баталіономъ, который высланныя ему зимою теплыя вещи получилъ только лѣтомъ, при возвращеніи съ театра военныхъ дѣйствій, спустя много мѣсяцевъ,—въ Румыніи, то-есть при обратномъ движеніи. Такихъ примѣровъ можно привести много.

(4) Сравненіе системъ пользованія вагонами, обмѣна вагона на вагонъ и срочнаго ихъ возвращенія 1883 г. Докладъ о пользованіи товарными вагонами въ Россіи. Изданіе Выс. Утвержд. Ком. Графа Баранова 1882 г.

(5) См. «Записки стратегіи», стр. 217. Изданіе III, 1877.

«Наконецъ, не слѣдуетъ упускать изъ вида, что, для возможно полнаго развитія *полезной работы* желѣзныхъ дорогъ, необходима возможно *правильная организація* перевозки, основанная на методическомъ веденіи дѣла и на правильномъ раздѣленіи всей работы (1), съ соблюденіемъ *единства* въ направленіи ея».

«Только этимъ путемъ обезпечивается порядокъ. Вредъ безплановости дѣйствій часто выяснялся на практикѣ».

«Вообще желѣзныя дороги должны быть разсматриваемы какъ *выгоднѣйшіе, новѣйшіе, подвижные магазины*».

«Желѣзныя дороги способствуютъ распространенію сферы магазиннаго довольствія на неопредѣленное разстояніе и, благодаря этому, дѣлаютъ въ настоящее время возможными операціи прежде немыслимыя, напримѣръ: четырехмѣсячная остановка на одномъ и томъ же мѣстѣ подъ Парижемъ III и IV германской арміи, въ раіонѣ, обнаженномъ отъ запасовъ».

«Прежде всего слѣдуетъ позаботиться о сосредоточеніи запасовъ къ базѣ и затѣмъ уже о сосредоточеніи войскъ».

«Потребности новѣйшихъ армій относительно запасовъ *продовольственныхъ* и *боевыхъ*, достигли ужасающей степени по сравненію съ прежними войнами».

«Какъ *подготовительныя операціи* (сосредоточеніе запасовъ и войскъ къ базѣ), такъ и *дополнительныя* (устройство тыла), *по свойствамъ своимъ, должны подлежать строгому разсчету* и *самой тщательной организаціи*, а не быть дѣломъ чистѣйшей *импровизаціи* (2).

---

(1) Участіе въ совмѣстной работѣ представителей разныхъ военныхъ учрежденій по доставкѣ запасовъ продовольствія.

(2) См. «Записки стратегіи», Г. Л. Леера. «Безъ времени и труда нельзя создать чего-либо истинно-великаго. И если въ дѣлахъ, которыя становятся выше уровня минуты, кажется, что причиною ихъ была *импровизація*, то въ сущности эта *кажущаяся импровизація* объясняется тѣмъ, что объ этихъ вещахъ думали (т. е. къ нимъ тщательно подготовлялись) въ то время, когда никто о нихъ не думалъ, такъ, что когда наступитъ минута, что общественное вниманіе устремляется на нихъ, то люди, думавшіе о нихъ ранѣе другихъ, оказываются къ нимъ и наиболѣе подготовленными. Вотъ тайна великихъ дѣлъ. Она заключаются въ настойчивой и продолжительной работѣ мысли въ извѣстномъ направленіи (Le secret des grandes choses est dans la force de la méditation unie à la puissance du temps). Проницательность, умъ, геній ссбственно въ томъ и заключается, чтобы умѣть предвидѣть то, чему суждено будетъ современемъ обратить на себя вниманіе всѣхъ, и къ тому тщательно подготовляться. Смѣло можно сказать, что есть что-то уже исполненнаго въ томъ, что было долгое время и настойчиво обдумываемо (подготовляемо)». (Карріонъ Низасъ, по поводу плана кампаніи 1796 г., составленнаго генераломъ Бонапарте *задолго* до принятія имъ начальства надъ французскою арміею въ Италіи).

Генералъ Піерронъ въ своемъ сочиненіи «Stratégie et grande tactique. 1887», приводитъ слова, сказанныя Наполеономъ I своему генералу въ Варшавѣ: «Le secret de la guerre est dans le secret des communications», которыя указываютъ на то, что какъ прежде большія грунтовыя дороги и рѣки, такъ нынѣ самыми главными и могущественными путями сообщенія представляются желѣзныя дороги, хотя въ то же время и самыми хрупкими (le plus fragile), *отъ обезпеченности и правильной организаціи которыхъ зависитъ безопасность арміи.*

Не обладая хотя бы одною обезпеченною линіею сообщеній, армія не можетъ долго существовать, какъ то подтверждаетъ военная исторія Отечественной войны 1812 г. у Березины и кампанія 1870 г. Мецъ и Седанъ, и 1871 г. у Понтарліе.

Чѣмъ армія болѣе сосредоточена на маломъ пространствѣ въ странѣ хотя бы очень богатой, но все-таки, при продолжительныхъ операціяхъ и столкновеніи съ сильнымъ непріятелемъ, таковая страна не можетъ удовлетворить армію продовольствіемъ, *а потому сообщенія и средства передвиженія съ тыломъ должны быть особенно активны.*

Имѣя желѣзнодорожную сѣть, на которой, при условіяхъ *единства дѣйствій* и другихъ, *военная эксплоатація поставлена правильно*, нѣтъ надобности выдвигатьдалеко свои депо-магазины. Можно всегда подвезти продовольствіе, если только таковыя депо соединены рельсовыми путями съ арміею. Расположеніе-же депо-магазиновъ на границѣ весьма рискованно.

Маіоръ Le Pippre, начальникъ желѣзнодорожнаго бюро въ военномъ министерствѣ въ кампанію 1870 г., особенно настаиваетъ на необходимости единства по управленію перевозками всякаго рода. Требуется одинъ общій регуляторъ, который-бы предоставлялъ каждому то участіе, которое на его долю приходится пропорціонально и притомъ въ зависимости потребности данной минуты».

Для того, чтобы при пользованіи желѣзными дорогами избѣжать загроможденія путей, необходимо между многими другими мѣрами имѣть въ виду нижеслѣдующія:

1) Прежде всего, какъ основное правило, управлять послѣдовательностью отправокъ въ зависимости скорости выгрузки.

2) Всякая отправка должна быть совершена только при заблаговременномъ увѣдомленіи по телеграфу и полученіи отвѣта, что нѣтъ никакихъ препятствій къ пріему.

3) Назначить на каждой коммуникаціонной линіи основную

станцію (начало этаповъ), на которую должны быть адресованы всѣ грузы и направляемы люди для дальнѣйшей отправки въ армію. То же самое при эвакуаціи больныхъ и раненыхъ воиновъ и возвращеніи войскъ на родину.

4) При скрещеніяхъ поѣздовъ на одиночныхъ путяхъ давать преимущество поѣздамъ, возвращающимся съ конца линіи, а не наоборотъ, для освобожденія конечной станціи.

5) Для ускоренія выгрузки и освобожденія конечной станціи, каждому корпусу придать соотвѣтствующее количество повозокъ, какъ для ежедневно прибывающаго поѣзда для корпуса (однодневный запасъ), такъ и для устройства временныхъ магазиновъ при удаленіи арміи отъ желѣзной дороги. Несоблюденіе сего поведетъ къ загроможденію конечной станціи.

6) Въ учреждаемыхъ желѣзнодорожныхъ штабахъ на коммуникаціонныхъ линіяхъ (группахъ жел. дорогъ), для управленія всею совокупною службою, сосредочить также полученіе статистическихъ свѣдѣній, въ видѣ годовыхъ отчетовъ губерніи, городовъ и прочее.

7) Помощью таковыхъ-же штабовъ обратить вниманіе на потребности желѣзныхъ дорогъ, не входящихъ въ раіонъ театра военныхъ дѣйствій, для перевозки запасовъ арміи, для пассажирскаго и общаго товарнаго движенія, если таковое будетъ допущено, и для непредвидѣнныхъ случаевъ.

2) *Современное положеніе даннаго вопроса въ Германіи, Австро-Венгріи, Франціи, Бельгіи, Италіи и Швейцаріи.*

Германія.

Въ Германіи, съ переходомъ большинства частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ вѣдѣніе правительства, министромъ публичныхъ работъ, г. Майбахъ, было обращено особое вниманіе на удовлетвореніе потребностямъ товарнаго движенія, безъ ущерба интересамъ правительства, обходясь тѣми наличными средствами подвижнаго состава, которыя находились въ вѣдѣніи отдѣльныхъ дорогъ и своею совокупностью представляли такой многочисленный паркъ, что, при умѣньи пользоваться опымъ, изъ одного центра возможно было достигнуть блистательныхъ результатовъ.

При этомъ оказалось, что правила, которыя регулировали общее пользованіе вагонами между разными дорогами, не удовлетворяли своему назначенію и не давали вполнѣ экономичныхъ результатовъ вслѣдствіе тѣхъ разныхъ исключеній, которымъ подлежали вагоны

разныхъ дорогъ, а также по отсутствію *центральной системы*, которая регулировала бы какъ предложеніе, такъ и спросъ на вагоны.

Въ виду этого прусское правительство избрало особую комиссію для выработки системы какъ пользованія вагонами, такъ и производства по онымъ разсчетовъ.

Послѣдствіемъ таковой разработки вопроса послѣдовалъ рядъ циркуляровъ, изданныхъ министромъ г. Майбахъ, изъ которыхъ — циркуляромъ, отъ 9-го августа 1879 г. за № 4671-мъ, было опредѣлено *«правило взаимнаго пользованія вагонами на дорогахъ правительственныхъ и частныхъ, состоящихъ въ вѣдѣніи правительства, равно какъ и на правительственныхъ дорогахъ Эльзасъ — Лотарингіи»*.

Наконецъ, циркуляромъ министра публичныхъ работъ отъ 28-го декабря 1880 года за № 5-мъ II Т. в. 7885, опубликованнымъ въ Eisenbahn-Verordnungsblatt за № 2-мъ 1881 г., *введена* окончательно полная *система учета вагоновъ, распредѣленія и разсчетовъ* по онымъ, *въ одномъ центральномъ бюро въ Магдебургѣ*, причемъ предварительное распредѣленіе вагоновъ совершается въ восьми большихъ центрахъ (мѣстныхъ контрольныхъ бюро).

Сношенія подлежащихъ бюро со станціями желѣзныхъ дорогъ и съ центральнымъ бюро совершается ежедневно путемъ телеграфа и, кромѣ того, особыми срочными донесеніями (суточными) или отчетами. При этомъ всѣ вагоны составляютъ какъ бы одинъ нераздѣльный, общій, вагонный паркъ. Согласно офиціальному отчету г. Майбаха, новая организація дала уже въ мирное время для коммерческаго движенія блестящіе административные и финансовые результаты.

Въ настоящее время, согласно «Oesterreichische Eisenbahn Zeitung», № 36, отъ 4-го сентября 1887 г., дѣйствовавшая въ Германіи съ 1881 г. система подверглась дальнѣйшему усовершенствованію, благодаря особой заботливости и интересу къ этому важному вопросу министра г. Майбаха.

Кромѣ того, въ виду довѣрія въ практичность и экономичность прусской правительственной системы пользованія вагонами, къ оной примкнули частныя желѣзныя дороги: Weimar—Geraer и Saal, равно какъ дороги Эльзасъ—Лотарингіи и Ольденбурга. Пользуясь также и этимъ обстоятельствомъ, г. Майбахъ призналъ цѣлесообразнымъ, согласно новой инструкціи: «Reglement für die gemeinschaftliche Benutzung der preussischen Staatsbahnen und einiger anderer Eisenbahnen», сократить число бывшихъ вагонныхъ бюро и ограни-

читься только четырьмя мѣстными съоднимъ общимъ, какъ и прежде, центральнымъ бюро.

Согласно отчета имперскаго департамента (Reichs-Eisenbahn-Amt) въ 1886 г., за исключеніемъ союзныхъ государствъ: Баваріи, Саксоніи, Виртемберга и Бадена, было въ эксплоатаціи 27,912 километровъ желѣзныхъ дорогъ и 201,513 товарныхъ вагоновъ.

При равномѣрномъ распредѣленіи на четыре групы, получимъ въ каждой среднимъ числомъ: 1) 6,978 километровъ желѣзныхъ дорогъ и 2) 50,378 вагоновъ или на километръ сѣти 7,22 вагона.

Союзныя государства образуютъ особыя мѣстныя контрольныя бюро, имѣютъ вмѣстѣ около 49,000 вагоновъ.

Для распредѣленія вагоновъ въ угольныхъ копяхъ Кёльнской и Эльберфельдской дирекцій, особое бюро въ Эссенѣ; для угольныхъ копей Заарскаго раіона (Saarkohlengebiet) имѣется контрольное бюро въ Саарбрюкенѣ.

По новой инструкціи каждое изъ вагонныхъ бюро получаетъ отъ всѣхъ своихъ (къ нему приписанныхъ) станцій въ 12 час. дня телеграмы объ имѣющихся и требующихся вагонахъ.

Мѣстное вагонное бюро, по совершеніи распредѣленія вагоновъ въ предѣлахъ своей группы, сообщаетъ результатъ по телеграфу въ центральное вагонное бюро, которое, въ свою очередь, регулируетъ, такимъ-же образомъ, всѣ спросы и предложенія въ предѣлахъ всей сѣти германскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ правительственныхъ, такъ и частныхъ; за обоюдное пользованіе *чужими* (1) вагонами назначена плата по два пфенига съ вагоно-километра.

Счеты, составленные мѣстными вагонными бюро, пересылаются въ центральное, которое къ 20-му числу каждаго мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ, составляетъ окончательные разсчеты причитающихся желѣзнымъ дорогамъ депегъ за пользованіе ихъ вагонами. Кромѣ того, на обязанности мѣстныхъ контрольныхъ бюро и центральнаго лежитъ повѣрка наличности всего вагоннаго парка въ извѣстный день и часъ на станціяхъ, мастерскихъ и въ поѣздахъ.

Что-же касается *до военнаго времени*, то, разумѣется, прусское правительство, заручившись таковою организаціею службы подвижнаго состава, заранѣе обезпечило себѣ успѣхъ могущей быть мобилизаціи войскъ по каждому направленію, такъ какъ весь сложный механизмъ опредѣленія мѣста нахожденія вагоновъ и управленія движенія оными по цѣлой сѣти дорогъ пріобрѣтается продолжи-

(1) Не принадлежащіе вышесказаннымъ четырехъ группамъ.

тельнымъ навыкомъ въ мирное время, чего не можетъ дать всякая другая организація, составленная передъ началомъ мобилизаціи или во время самой кампаніи и не пріучившая личный составъ къ точной и своевременной работѣ какъ по донесенію, такъ равно и должному освѣщенію, усвоенію и критикѣ собраннаго матеріала.

Не ограничиваясь вышесказаннымъ, прусское правительство, изучая подробно условія пользованія желѣзными дорогами съ военными цѣлями, въ октябрѣ 1885 года внесло въ союзный германскій совѣтъ новый проектъ: *Положеніе о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ въ военное время* (Kriegs-Transport-Ordnung), которое было утверждено 26-го января 1887 года и опубликовано въ Берлинѣ 9-го февраля 1887 г. (Reichs-Gesetzblatt).

Означенное положеніе опредѣляетъ: *пользованіе желѣзными дорогами для военныхъ перевозокъ въ военное время*, а также *разсчетъ* между *военными учрежденіями и управленіями желѣзныхъ дорогъ*, по вознагражденію за пользованіе ими; *уполномочиваетъ государственнаго канцлера* дополнять и измѣнять, по мѣрѣ надобности, *техническія постановленія*, заключающіяся въ приложеніи этого положенія.

Положеніе состоитъ изъ шести отдѣловъ.

Отдѣлъ первый. Общія постановленія, между прочимъ, предусматриваютъ раздѣленіе желѣзнодорожной сѣти (§ 3) на *большія группы дорогъ* или *линіи* для пользованія ими съ военными цѣлями: систему эксплоатаціи—*второстепенную* (1); росписаніе поѣздовъ—коммерческій или военный графики.

Отдѣлъ второй: Кругъ дѣятельности и служебныя отношенія учрежденій, предусматриваетъ всѣ военныя и гражданскія учрежденія, которыми выполняется означенное положеніе (2) между прочимъ: *управленія комендантовъ линій*, которыя требуютъ исполненія желѣзнодорожными управленіями всѣхъ требованій по оборонѣ страны, согласно обязательствамъ, возложеннымъ на желѣзныя дороги закономъ о воинскихъ повинностяхъ; устанавливаютъ сообща порядокъ выполненія таковыхъ и, наконецъ, слѣдятъ за точнымъ ихъ исполненіемъ.

---

(1) Къ 1-му апрѣля 1886 г. изъ общаго протяженія нормальныхъ широко-колейныхъ прусскихъ дорогъ: 28,775 верстъ, на протяженіи 6,260 верстъ, т. е. 22 процента, введена уже въ мирное время второстепенная система эксплоатаціи. Расходы по эксплоатаціи уменьшаются отъ 30 до 40 процентовъ.

(2) См. схэмы въ Обзорѣ желѣзнодорожныхъ организацій въ Германіи, Австро-Венгріи и Франціи. А. фонъ-Вендрихъ. 1887 г.

Отдѣлъ третій. Подготовка военныхъ перевозокъ предусматриваетъ собираніе статистическихъ свѣдѣній, производство рекогносцировокъ, пользованіе поѣздами, заявленіе о военныхъ перевозкахъ, служба личнаго и подвижнаго составовъ, регулируемыхъ комендантомъ линіи. Напримѣръ, § 30, п. 2. Для выполненія военнаго плана перевозки войскъ (военный графикъ), всею службою паровозовъ распоряжается военно-желѣзнодорожное учрежденіе. § 31 Служба вагоновъ п. 2. При перевозкѣ войскъ въ воинскихъ поѣздахъ, вагоны поставляются станціею отправленія по распоряженію комендантовъ линій.

Пунктъ 3-й. Всѣ вагоны воинскихъ поѣздовъ слѣдуютъ принципально до станціи высадки.

Пунк. 5-й. За безостановочнымъ возвращеніемъ порожнихъ вагоновъ наблюдаютъ военныя желѣзнодорожныя управленія, имъ же разрѣшается измѣнять направленіе пути возвращающихся вагоновъ.

Отдѣлъ четвертый: *Перевозка нижнихъ чиновъ равно какъ и частей войскъ съ ихъ лошадьми, повозками обоза и т. д.*, предусматриваетъ передачу воинскихъ приспособленныхъ вагоновъ начальнику эшелона, нагрузку поѣздовъ, ихъ движеніе, опозданіе, несчастные съ ними случаи, ихъ выгрузку, очистку, дезинфекцію и возвращеніе.

Отдѣлъ пятый: *Перевозка военныхъ тяжестей*, предусматриваетъ условія перевозки тяжестей и особыя правила для пользованія подвижнымъ составомъ при переходахъ его изъ раіона какого-нибудь военно-желѣзнодорожнаго управленія въ раіонъ другаго германскаго желѣзнодорожнаго управленія.

Отдѣлъ шестой: *Разсчетъ и уплата вознагражденій* предусматриваетъ: основанія разсчета, уплата вознагражденій и опредѣленіе поврежденій за грузы и подвижной составъ.

По этимъ новымъ правиламъ всѣ дороги служатъ для арміи, подъ военнымъ контролемъ и даже подъ его военнымъ управленіемъ, при чемъ дороги на театрѣ военныхъ дѣйствій эксплоатируются исключительно арміею и для арміи.

Съ 1-го ноября 1886 г., подъ наблюденіемъ большаго генеральнаго штаба въ Пруссіи введенъ курсъ: «Militärischer Informations cours des Eisenbahn Stationsdienst». Таковой посѣщается офицерами всѣхъ родовъ оружія и унтеръ-офицерами.

Офицеры предназначены въ случаѣ мобилизаціи, занять разныя должности въ военной желѣзнодорожной организаціи, курсъ состоитъ изъ двухъ частей: I *теоретическій* двѣ недѣли въ мѣстѣ на-

хожденія *линейныхъ комиссій* и II *практическій* два съ половиною мѣсяца на станціи.

Австро-Венгрія.

Съ 1878 г. въ Австро-Венгріи дѣйствуетъ: *положеніе о воинскихъ переѣозкахъ по желѣзнымъ дорогамъ* (vorschrift für den Militär-Transport auf Eisenbahnen, 3-е изд. 1878 г.).

Для учета всего подвижнаго состава австро-венгерскихъ дорогъ, въ особенности же вспомогательныхъ вагоновъ, командируются въ военное время, по требованію военнаго центральнаго управленія, спеціалисты отъ управленій дорогъ; они же суть вспомогательные агенты для распоряженій по *подвижному составу въ обширномъ смыслѣ* (1).

Основаніемъ для выработки плана передвиженія служитъ *предположеніе о перевозкѣ* (Transport-Entvurf), полученное предсѣдателемъ центральнаго управленія *отъ имперскаго военнаго министерства* или отъ того начальства, на которое возложена отправка, изъ коей усматривается численность войскъ или количество тяжестей, подлежащихъ перевозкѣ, послѣдовательность отправокъ и распредѣленіе таковыхъ по отдѣльнымъ линіямъ, день готовности къ отправкѣ, пунктъ квартированія и, наконецъ, станціи посадки и высадки и прочія необходимыя свѣдѣнія.

Центральное управленіе дѣлаетъ, согласно сему, необходимыя распоряженія, сообщаетъ своевременно о всѣхъ направляемыхъ на театръ войны войскахъ и грузахъ полевому управленію, дабы оно могло озаботиться дальнѣйшимъ отправленіемъ въ предѣлахъ своего раіона.

Такія перевозки совершаются сквозными поѣздами отъ станціи отправки до станціи назначенія, избѣгая излишнихъ остановокъ.

На обязанности предсѣдателя управленія лежитъ точно взвѣсить, которому требованію, въ зависимости отъ степени важности перевозки, отдать предпочтеніе, въ случаѣ невозможности одновременнаго ихъ удовлетворенія.

Относительно порядка отправокъ соблюдаютъ, чтобы части разныхъ родовъ оружія были распредѣляемы равномѣрно на каждый день перевозки, сообразно относительной численности ихъ, дабы въ полной мѣрѣ *исчерпать полезное дѣйствіе подвижнаго состава.*

---

(1) § 13-й—Австрійскаго положенія.

Предсѣдателю центральнаго управленія предоставляется при распредѣленіи войскъ и проч. по поѣздамъ измѣнять, въ случаѣ надобности, послѣдовательность порядка отправленія и распредѣленія, указаннаго въ предположеніи о перевозкѣ.

Такъ какъ пользованіе желѣзными дорогами въ значительныхъ размѣрахъ для военныхъ цѣлей простирается часто на цѣлую сѣть желѣзныхъ дорогъ, то *въ помощь центральному управленію* назначаются *линейныя коммисіи* для отдѣльныхъ главныхъ желѣзнодорожныхъ линій или группъ дорогъ.

Линейныя комисіи состоятъ изъ одного офицера генеральнаго штаба въ качествѣ начальника линіи (Linien-commandant) и одного высшаго желѣзнодорожнаго агента подлежащихъ дорогъ, въ качествѣ такъ называемаго линейнаго комисара (Linien-Comissar).

Начальники частей или эшелоновъ обязаны исполнять всѣ распоряженія линейныхъ комисій въ предѣлахъ круга ихъ обязанностей, хотя бы ихъ распоряженія не согласовались съ распоряженіями, изложенными въ маршрутахъ и планахъ перевозки.

Въ распоряженіе линейной комисіи предоставляется нѣкоторое число *воинскихъ поѣздовъ* для тыловыхъ, обратныхъ перевозокъ, по доставкѣ продовольствія, снаряженія и эвакуаціи больныхъ и раненыхъ воиновъ.

Въ зависимости отъ *размѣровъ перевозки* и условленнаго *способа* (*кругового или эшелоннаго*) *ея*, устанавливается *общее число и родъ потребныхъ вагоновъ*.

Только *внѣшія причины* техническаго свойства могутъ оправдать дѣленіе поѣздовъ или *перемѣну вагоновъ*, такъ какъ то и другое вредно вліяетъ на успѣхъ перевозки, такъ что войска принципіально слѣдуютъ въ тѣхъ же вагонахъ со станціи отправленія до станціи назначенія.

Этапная коммисія, находящаяся на станціи посадокъ, завѣдуетъ посадкою, нагрузкою и отправкою и обращаетъ особенное вниманіе на хорошее состояніе всѣхъ перевозочныхъ средствъ и полное пользованіе подъемною силою и помѣстительностью вагоновъ, дабы избѣжать чрезмѣрной нагрузки поѣздовъ (по излишнему количеству вагоновъ).

На станціи высадки этапная коммисія слѣдитъ за скорѣйшею выгрузкою вагоновъ и ихъ возвращеніемъ, а на узловыхъ станціяхъ—за надлежащимъ соединеніемъ или раздѣленіемъ поѣздовъ.

Конвенція, заключенная военнымъ министерствомъ съ желѣзнодорожными управленіями, *предусматриваетъ* подробно всѣ случаи

общаго пользованія вагонами и *взаимной помощи* ими *до полнаго истощенія парка, равно безпрерывнаго обращенія поѣздовъ по всему протяженію и способъ производства денежныхъ уплатъ.* Конвенція заключается на пять лѣтъ.

На обязанности центральнаго военнаго управленія лежитъ указать, какія именно дороги обязаны отдать свои вагоны другой какой-либо дорогѣ, во временное пользованіе.

Желѣзнодорожныя дирекціи, при участіи военныхъ органовъ, уже въ мирное время снабжены подробными планами подачи вагоновъ по станціямъ съ опредѣленными нумерами поѣздовъ, какъ прямаго, такъ и мѣстнаго сообщенія (сборныхъ).

Подобными мѣрами достигается большая точность и экономія во всѣхъ отношеніяхъ, равно обезпечивается успѣхъ воинскаго движенія.

Въ настоящее время (въ мирное) австрійскія, какъ казенныя, такъ и частныя дороги соединились въ болѣе или менѣе отдѣльныя крупныя группы, распредѣленіе и контроль пользованія вагонами въ которыхъ возложенъ на особыя мѣстныя бюро [въ Вѣнѣ и Нибургѣ (Богеміи)]. Что касается до Венгріи, то, по иниціативѣ министра путей сообщенія Baross, въ настоящемъ году осенью приступлено къ организаціи *центральнаго вагоннаго бюро* (General-Eividenz-Bureau) *въ Будапештѣ*, для всѣхъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ Венгріи. Назначеніе таковаго бюро въ мирное время—знать ежедневно мѣстонахожденіе излишнихъ вагоновъ, на отдѣльныхъ дорогахъ и направлять таковые на линіи, въ нихъ нуждающіяся.

Сѣть венгерскихъ желѣзныхъ дорогъ, соединяя восточныя, южныя, западныя и отчасти сѣверныя окраины имперіи съ Будапештомъ, имѣетъ важное стратегическое значеніе.

Министръ Baross, не ограничиваясь этимъ, назначилъ нѣсколько премій въ 500 гульденовъ за составленіе наилучшихъ трактатовъ, касающихся системы пользованія вагонами въ мѣстномъ и, въ особенности, прямомъ сообщеніи, для широкаго и всесторонняго удовлетворенія потребностямъ торговаго движенія.

Эти труды (въ томъ числѣ по тарифному вопросу и центральнымъ стрѣлочнымъ аппаратамъ) предназначены для лекцій, которыя имѣютъ быть прочитаны въ Будапештѣ желѣзнодорожнымъ служащимъ въ настоящій зимній сезонъ 1887—1888 г.

Несомнѣнно, такое *серьезное отношеніе* къ такому вопросу *свыше*, повліяетъ не только на успѣхъ коммерческаго движенія, но еще болѣе *на успѣхъ мобилизаціи* и *веденія войны*, въ особенности

по устройству и правильной эксплоатаціи коммуникаціонныхъ линій, такъ какъ тогда военное министерство, вступая хозяиномъ эксплоатаціи всей сѣти, найдетъ потребные, хорошо *подготовленные и устроенные органы*, съ кругомъ дѣятельности которыхъ будущіе военные органы и лица могутъ знакомиться въ мирное время въ теченіе продолжительнаго времени.

Франція.

Правила перевозки войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, утвержденныя 1-го іюля 1874 года, были видоизмѣнены декретомъ 30-го марта 1886 года.

Согласно новаго положенія, военныя перевозки раздѣляются на двѣ категоріи: *обыкновенныя и стратегическія перевозки.*

Обыкновенными перевозками считаются тѣ, которыя совершаются на линіяхъ своего отечества, не мѣшая коммерческому движенію (коммерческій графикъ).

Въ *военное время* или *во время мобилизаціи* всѣ таковыя перевозки на отечественныхъ линіяхъ, поступившихъ въ вѣдѣніе военнаго вѣдомства, производятся по указаніямъ *высшей военной комиссіи* или *ея делегаціи.*

Къ стратегическимъ перевозкамъ относятся тѣ, которыя требуютъ перемѣщенія большихъ массъ войскъ и ихъ тяжестей для быстраго сосредоточенія къ одному или нѣсколькимъ пунктамъ.

Въ виду требованія большаго для сего количества подвижнаго и личнаго состава, равно какъ занятія полнаго графика, можетъ представиться необходимость *ограниченія* или *полной пріостановки коммерческаго движенія* на извѣстныхъ линіяхъ. Правительство можетъ вполнѣ временно завладѣть эксплоатаціею частныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ это предусмотрѣно спеціальнымъ распоряженіемъ министра публичныхъ работъ, причемъ, согласно условій концессій, примѣняется тарифъ въ размѣрѣ $^1/_2$ отъ нормальнаго, вмѣсто $^1/_4$ при обыкновенномъ пользованіи.

Высшая военная коммисія есть то центральное учрежденіе, которому поручено имѣть постоянный надзоръ за перевозками, подготовлять все необходимое для мобилизаціи и сосредоточенія войскъ и исполнять перевозки въ военное время *до операціонной базы. Предсѣдателемъ коммисіи* состоитъ начальникъ главнаго штаба.

На обязанности коммисіи лежитъ разсмотрѣніе: законопроектовъ, правилъ, инструкцій, подготовительныхъ работъ и расходовъ,

относящихся до: 1) подвижнаго состава; 2) устройства и управленія станцій; 3) договоровъ и соглашеній съ желѣзнодорожными обществами; 4) формированія и обученія желѣзнодорожныхъ командъ; 5) практики стратегическихъ желѣзныхъ дорогъ; 6) обученія войскъ посадкѣ, высадкѣ и проч.; 7) технической рекогносцировки своихъ и заграничныхъ линій; 8) изученія своихъ и заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ по отношенію средствъ ихъ скораго разрушенія и возстановленія; 9) составленія плановъ передвиженія войскъ.

Въ мирное время подъ вѣдѣніемъ высшей военно-желѣзнодорожной коммисіи состоятъ особыя *коммисіи изученія*, при каждомъ изъ семи желѣзнодорожныхъ обществъ (1) (шесть частныхъ и одно казенное); комисія изученія состоитъ изъ линейнаго комисара-офицера генеральнаго штаба и техническаго комисара-инженера желѣзнодорожнаго общества.

На обязанности коммисіи, согласно инструкцій, лежитъ подробное изученіе своего раіона для того, чтобы *подвижной и личный составъ* были бы наилучшимъ образомъ утилизованы при стратегическихъ перевозкахъ.

Подобное изслѣдованіе имѣетъ также цѣлью выработать точную редакцію росписанія движенія поѣздовъ и всѣхъ тѣхъ распоряженій, которыми войска должны руководствоваться при передвиженіи.

Такъ, для составленія предположенія по *сосредоточенію арміи*, коммисія изученія руководствуется слѣдующею программою: 1) Выборъ росписанія движенія поѣздовъ, которымъ слѣдуетъ воспользоваться. 2) Число предполагаемыхъ ежедневныхъ поѣздовъ. 3) Количество необходимыхъ паровозовъ и вагоновъ. 4) Выборъ и организація станцій отправленія. 5) Выборъ и организація станцій для остановокъ и продовольствія. 6) Выборъ и организація станцій прибытія воинскихъ поѣздовъ. 7) Передвиженія, которыя необходимо совершить по грунтовымъ дорогамъ, конкурирующимъ съ желѣзными дорогами.

Военный министръ сообщаетъ высшей коммисіи *въ особой таблицѣ* всѣ данныя, касающіяся передвиженія каждаго корпуса, какъ то: частей войскъ, ихъ составъ и раіонъ сосредоточенія, для приготовленія общаго плана всѣхъ передвиженій.

---

(1) Частныя желѣзныя дороги: 1) du Nord—3,371 кил.; 2) del'Est—3,940 кил.; 3) de l'ouest—4,101 кил.; 4) Paris à Orléans—5,313 кил.; 5) Paris—Lyon—Mediterranée—7,636 кил.; 6) Midi—2,588 кил.; 7) казенныя—2,090 кил. Всего 29,039 кил. Въ теченіе 1885 г. средній составъ поѣздовъ: 1) пасажирскихъ вагоновъ 9,74, осей 19,48; 2) товарныхъ—36,13, осей 72,26. Итого 91,74 оси.

Составленныя *высшею коммисіею таблицы* даютъ матеріалъ для: 1) служебныхъ распоряженій по каждому участку и отдѣленію желѣзнодорожной линіи; 2) распоряженій по передвиженію, командирамъ частей войскъ, черезъ посредство бюро по передвиженію войскъ, состоящее въ вѣдѣніи начальника главнаго штаба.

Въ графикахъ и росписаніяхъ поѣздовъ, устанавливаемыхъ по извѣстной формѣ высшею коммисіею, предвидѣны одинъ или два факультативныхъ (резервныхъ) поѣзда, которыми не пользуются при составленіи общаго плана перевозки, но только въ исключительныхъ случаяхъ.

Для мобилизаціоннаго движенія коммисіи изученія, при участіи офицеровъ генеральнаго штаба подлежащихъ корпусовъ, составляютъ для каждаго корпуса особыя *статистическія таблицы*. Необходимыя для сего данныя доставляются начальниками рекрутскихъ призывныхъ бюро.

Вышесказанныя *статистическія таблицы* указываютъ численность людей призыва по округамъ, принадлежность ихъ извѣстному корпусу, такъ равно и тѣ желѣзнодорожныя линіи, по которымъ они должны быть перевезены.

Коммисіи изученія уже заранѣе обсуждаютъ, удовлетворяютъ-ли правильные поѣзда коммерческаго графика военному движенію или необходимо: 1) принять спеціальныя мѣры; 2) организовать спеціальные поѣзда; 3) произвести отправку эшелонным способомъ,—и затѣмъ уже представляютъ свое заключеніе *высшей коммисіи*.

Въ военное время коммисіи изученія обращаются *въ линейныя коммисіи* на *отечественныхъ линіяхъ по сю сторону операціонной базы*, и въ *военныя коммисіи—на заграничныхъ линіяхъ*, въ окупаціонномъ краѣ.

Раіонъ ввѣренныхъ ей желѣзныхъ дорогъ и ея мѣстопребываніе опредѣляетъ высшая коммисія.

Управленіе всѣми военными перевозками *по другую сторону операціонной базы* сосредоточивается въ лицѣ *главнаго начальника желѣзныхъ дорогъ и этаповъ*, которому подчинены какъ этапныя учрежденія по грунтовымъ и водянымъ путямъ, такъ и особое *военно-походное управленіе желѣзныхъ дорогъ* для каждой арміи, дѣйствующей отдѣльно.

Такимъ образомъ, въ его лицѣ объединяется управленіе разными коммуникаціонными путями, и, въ случаѣ надобности взаимодѣйствія на разныхъ театрахъ военныхъ дѣйствій имѣется готовое учрежденіе.

Главный начальникъ этаповъ и желѣзныхъ дорогъ указываетъ

порядокъ пользованія правильными поѣздами и таковые между ними распредѣляетъ.

Подобною мѣрою облегчается вопросъ устройства какъ вообще тыла и эвакуаціи больныхъ и раненыхъ воиновъ, *такъ и привлеченіе подвижнаго состава къ желаемому коммуникаціонному пути.*

Вопросъ учета пользованія и знанія мѣста нахожденія вагоновъ изъ центральнаго учрежденія (бюро) еще не разрѣшенъ во Франціи; хотя директоръ желѣзнодорожнаго бюро въ главномъ штабѣ вполнѣ раздѣляетъ таковую необходимость, но предвидитъ большую опозицію въ осуществленіи этой идеи со стороны могущественныхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Для распредѣленія и учета вагоновъ въ семи желѣзнодорожныхъ обществахъ имѣются отдѣльныя контрольныя бюро.

Г. Буасоне (C. Boissonet sous-intendant militaire) въ своей брошюрѣ «Работа мобилизаціи» («Travail de mobilisation») Le spectateur militaire etc. 1-e Juillet 1887), какъ военный спеціалистъ, возбуждаетъ вопросъ о серьезной пользѣ производства *опытной мобилизаціи*, съ точки зрѣнія *провѣрки готовности подвижнаго состава* въ должномъ количествѣ по извѣстному роду вагоновъ, на данныхъ стащіяхъ, въ особенности въ первый періодъ начатія воинскаго движенія.

На это мы полагаемъ отвѣтить, что, *съ учрежденіемъ въ мирное время мѣстныхъ контрольныхъ* и *одного общаго центральнаго бюро*, пріученныхъ ежедневною работою для коммерческаго движенія къ полному взаимодѣйствію, возможно ожидать успѣха въ военное время; *производство же предлагаемыхъ г. Буасоне опытовъ крайне полезно*, чтобы видѣть, какъ вышесказанные органы мирнаго времени, при переходѣ ихъ въ вѣдѣніе военныхъ властей въ военное время, будутъ управлять движеніемъ подвижнаго состава, и вообще какъ будетъ функціонировать вся военно-желѣзнодорожная организація.

Бельгія.

Въ Бельгіи вся правительственная сѣть (1) по распредѣленію и пользованію вагонами находится въ вѣдѣніи нѣсколькихъ вагонныхъ бюро. Въ самомъ же министерствѣ публичныхъ работъ въ Брюсселѣ

(1) Изъ общаго протяженія дорогъ (1884 г.) 4,320 километровъ, около 70% принадлежитъ правительству.

находится центральное бюро, которое ведетъ строгій контроль и устанавливаетъ взаимодѣйствіе между всѣми группами для парализования отдѣльныхъ стремленій и достиженія болѣе совершенныхъ результатовъ, по утилизаціи подвижнаго состава. Съ 1-го января 1879 года вышеозначенное министерство издало въ особой брошюрѣ всѣ инструкціи, касающіяся пользованія и распредѣленія по цѣлой сѣти дорогъ, какъ собственныхъ, такъ и вагоновъ другихъ государствъ.

На 14-ти печатныхъ листахъ этой брошюры весьма подробно указаны служащему персоналу его обязанности въ подлежащихъ случаяхъ. Кромѣ этой брошюры, лица, производящія ревизіи и слѣдящія за успѣшнымъ исполненіемъ инструкцій, снабжены еще особымъ бланкомъ, въ которомъ подробно поименованы, въ видѣ отдѣльныхъ вопросныхъ пунктовъ, всѣ главные случаи, касающіеся: 1) точнаго веденія станціонныхъ книгъ, въ которыхъ записываются ежедневныя требованія на вагоны; 2) распредѣленія вагоновъ; 3) пользованія вагонами, и 4) составленія особой вѣдомости всѣмъ найденнымъ неисправностямъ и причитающимся штрафнымъ платежамъ за задержку вагоновъ.

Въ военно-желѣзнодорожной бельгійской литературѣ инженеръ капитанъ Eugène (Etudes sur les chemins de fer et les télégraphes électriques considerés au point de vue de la défense du territoire 1884. Anvers J. B. Eugéne Capitaine du Génie), доказываетъ опытами бывшихъ войнъ необходимость тѣхъ контрольныхъ учрежденій, которыя установлены въ Бельгіи въ мирное время, и надо полагать, что связь между ними и военно-желѣзнодорожными органами предусмотрѣна и проведена вполнѣ.

Италія.

Всѣ желѣзныя дороги Италіи, за малыми исключеніями (Общество второстепенныхъ желѣзныхъ дорогъ, трамвеи и др. мелкихъ), принадлежатъ правительству, но эксплоатируется частными обществами, на основаніи особыхъ арендныхъ договоровъ.

На полуостровѣ два главныхъ таковыхъ эксплоатаціонныхъ общества. Общество желѣзныхъ дорогъ Средиземнаго моря имѣетъ протяженіе (въ 1887 г.)—4,576 километровъ и 14,860 товарныхъ вагоновъ. Общество желѣзныхъ дорогъ Адріатическаго моря—4,667 километровъ и 14,600 товарныхъ вагоновъ. Въ первомъ обществѣ

распредѣленіе и контроль пользованія вагонами совершаются при посредствѣ *центральнаго бюро* въ *Миланѣ* и особыхъ *мѣстныхъ контрольныхъ бюро*, которыя, въ свою очередь, имѣютъ для сего сношенія съ главными станціями,—а сіи послѣднія со станціями своей группы.

Въ обществѣ желѣзныхъ дорогъ *Адріатическаго моря*, распредѣленіе и контроль вагоновъ совершается прямо *изъ центральнаго бюро въ Болоньѣ*, безъ посредства мѣстныхъ контрольныхъ бюро; во всемъ-же остальномъ—такъ же, какъ и въ первомъ обществѣ.

Всѣ сношенія производятся телеграфнымъ и письменнымъ путемъ.

Военно-желѣзнодорожная организація отчасти схожа съ таковою-же во Франціи; ея окончательное развитіе еще не закончено.

Центральная (смѣшанная) *комисія* (1) изъ Рима во время войны перемѣщается на театръ военныхъ дѣйствій и состоитъ въ распоряженіи главнокомандующаго. Въ ней предсѣдательствуетъ начальникъ отдѣленія по передвиженію войскъ и завѣдующій перевозками по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Италіи.

Членами состоятъ: комисаръ министерства публичныхъ работъ; главные инспекторы эксплоатаціи двухъ желѣзнодорожныхъ обществъ Средиземнаго и Адріатическаго морей; въ помощь послѣднимъ приданы *инспекторы эксплоатаціи*, изъ офицеровъ генеральнаго штаба, которые въ мирное время прошли теоретическій курсъ эксплоатаціи и, не менѣе двухъ-трехъ лѣтъ, изучали практически желѣзнодорожную службу: секретарь коммисіи—изъ офицеровъ генеральнаго штаба, и, наконецъ, низшіе, служащіе за счетъ военнаго министерства.

Центральная коммисія, по духу своей организаціи, т. е. участію въ ней начальника отдѣленія по передвиженію войскъ и главныхъ инспекторовъ эксплоатаціи, имѣетъ цѣлью сохранить связь между администраціями желѣзнодорожныхъ участковъ, находящихся на театрѣ военныхъ дѣйствій, съ тѣми, которыя находятся въ ея тылу. Для этого центральная коммисія, черезъ посредство своихъ членовъ, имѣетъ въ виду производить всѣ сношенія какъ съ генеральными дирекціями дорогъ, такъ и со всѣми ея органами *непосредственно* для ускоренія хода дѣла.

Что касается до движенія поѣздовъ или какихъ либо распоряженій по личному составу внѣ театра военныхъ дѣйствій, *централь-*

(1) Соотвѣтствуетъ высшей коммисіи во Франціи.

ная коммисія прибѣгаетъ къ содѣйствію подчиненныхъ ей *линейныхъ коммисій*, *начальниковъ отдѣленій* и *этаповъ* (1).

По вопросамъ *пользованія подвижнымъ составомъ*, т. е. его *подачи*, *уборки*, *денежнымъ разсчетамъ* и пр., центральная комисія имѣетъ въ своемъ распоряженіи *особое центральное бюро*, которое мобилизуется и слѣдуетъ на театръ военныхъ дѣйствій за центральною коммисіею; такимъ образомъ, оно составляетъ *одинъ изъ самыхъ существенныхъ органовъ главной квартиры*.

Это *центральное бюро*, по отношенію дорогъ въ тылу лежащихъ, на *которыхъ дѣйствуетъ гражданская эксплоатація*, сносится по всѣмъ вопросамъ съ центральными бюро въ Миланѣ и Болоньѣ. Въ это время, т. е. съ начала мобилизаціи войскъ до окончанія кампаніи, имѣется въ виду *строго придерживаться централизаціонной системы*, т. е., что ни одно изъ начальствующихъ лицъ и учрежденій не вправѣ давать какихъ-либо распоряженій станціямъ по отношенію распредѣленія и пользованія вагонами, *помимо центральныхъ бюро въ Миланѣ и Болоньѣ*.

Желѣзныя дороги извѣщаются главнымъ инспекторомъ министерства публичныхъ работъ за 48 часовъ до начала предстоящей мобилизаціи. Тогда вагоны, по заранѣе составленному разсчету, подаются на подлежащія станціи, по росписаніямъ коммерческаго графика.

На *линіяхъ*, *угрожаемыхъ непріятелемъ*, на которыхъ введена *военная эксплоатація*, *центральное бюро* сносится съ подлежащимъ *начальствомъ военно-желѣзнодорожнаго эксплоатаціоннаго отдѣленія*, которое завѣдуетъ какъ военною эксплоатаціею, такъ и предоставленнымъ ему подвижнымъ составомъ, подъ высшимъ надзоромъ и направленіемъ *центральной коммисіи*.

Въ заключеніе перечислимъ кратко *главныя обязанности центральной коммисіи*. Она принимаетъ на себя инициативу: 1) по своевременному производству на линіяхъ разнаго рода работъ по улучшенію пропускной и подъемной способности дорогъ въ военномъ отношеніи.

2) По доставленію разнаго рода строительнаго матеріала, инструментовъ, запасовъ и прочее—по требованіямъ начальника отдѣленія по передвиженію войскъ и завѣдывающаго перевозкою войскъ

---

(1) Подробное описаніе итальянской военно-желѣзнодорожной организаціи изложено въ особой брошюрѣ, согласно матеріала, собраннаго нами на мѣстѣ въ сентябрѣ 1887 г.

по всѣмъ линіямъ. 3) По формированію и пользованію военно-желѣзнодорожными эксплоатаціонными отдѣленіями. 4) По назначенію подвижнаго состава для отдѣльныхъ поѣздовъ желѣзнодорожныхъ ротъ; 5) по пользованію ротами желѣзнодорожнаго баталіона; 6) по назначенію особаго подвижнаго состава на линіи, угрожаемыя непріятелемъ, гдѣ производится военная эксплоатація; 7) по распредѣленію и контролю пользованія всѣмъ вагоннымъ паркомъ, всѣхъ желѣзныхъ дорогъ полуострова, черезъ посредство *центральнаго бюро*, и 8) по принятію всѣхъ тѣхъ административныхъ и техническихъ мѣръ, которыми бы обезпечивалась связь дѣйствующей арміи съ ея тыломъ, такъ какъ, по окончаніи мобилизаціи и сосредоточенія войскъ, наступаетъ вопросъ о правильной организаціи такъ называемыхъ коммуникаціонныхъ линій, т. е. своевременнаго и правильнаго направленія движенія по дорогамъ воинскихъ грузовъ, продовольствія и всякаго рода запасовъ для войскъ и крѣпостей.

Швейцарія.

Спеціальныя правила пользованія швейцарскими желѣзными дорогами съ военными цѣлями были изданы въ 1867 г. (¹).

Въ мирное время учреждается особая *совѣщательная коммисія*, состоящая изъ пяти представителей швейцарскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Правленіе дороги, предсѣдательствующее въ этой коммисіи, объ образованіи коммисіи немедленно извѣщаетъ военный департаментъ.

Таковая коммисія собирается по приглашенію военнаго департамента. Начальникъ сего послѣдняго предсѣдательствуетъ въ совѣщательной коммисіи, которая избираетъ лицъ для второстепенныхъ коммисій по изученію спеціальныхъ вопросовъ.

Обязанности совѣщательной коммисіи по существу почти тѣ-же, что высшей коммисіи во Франціи.

Военному департаменту предоставлено право входить въ сношенія съ дорогами и помимо совѣщательной коммисіи.

Во время войны изъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ организуется, по выбору, особая *центральная дирекція*, которая состоитъ изъ пяти членовъ.

Союзный швейцарскій совѣтъ назначаетъ время и мѣсто сбора

(¹) См. Die Eisenbahnen zum Truppen-Transport und für den Krieg im Hinblick auf die Schweiz von Theodor Hoffmann-Merian Chef des Verkehrs der Schweizerischen Centralbahn. Basel. 1871.

этой *центральной дирекціи*, которая изъ среды себя выбираетъ предсѣдателя, вице-предсѣдателя и приглашаетъ для дѣлопроизводства потребный личный составъ.

Центральная дирекція, по своемъ образованіи, извѣщаетъ немедленно военный департаментъ и *становится въ распоряженіе высшаго военнаго учрежденія.* Она увѣдомляетъ также желѣзныя дороги объ открытіи своихъ дѣйствій и замѣняетъ собою бывшую совѣщательную коммисію.

Центральная дирекція получаетъ непосредственно всѣ распоряженія, касающіяся желѣзнодорожной службы, отъ *начальника главнаго штаба*, которому, въ свою очередь, доноситъ по сему предмету рапортами. Она принимаетъ особыя мѣры для точнаго и безопаснаго исполненія таковыхъ приказовъ.

Съ момента своего вступленія въ службу, *центральная дирекція*, подъ непосредственнымъ руководствомъ высшаго военнаго учрежденія, *принимаетъ въ свое вѣдѣніе управленіе всею желѣзнодорожною службою швейцарскихъ дорогъ* и для сей цѣли входитъ въ сношенія со всѣми отдѣльными дорогами. Одновременно она распоряжается всею служебною организаціею какъ по отношенію перевозки войскъ такъ и по отношенію службы комерческаго движенія, причемъ преподаетъ должныя наставленія и проч.

Исключая распоряженій, передаваемыхъ центральною дирекціею, для исполненія задачъ, предложенныхъ начальникомъ главнаго штаба, желѣзнодорожныя управленія сохраняютъ за собою автономію.

Расходы на содержаніе центральной дирекціи возмѣщаются союзнымъ правительствомъ.

Главное военное учрежденіе назначаетъ срокъ, съ котораго должна быть прекращена дѣятельность этой центральной дирекціи, которая о семъ тотчасъ же извѣщаетъ дороги.

Въ настоящемъ 1887 году девять главныхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, (1), прорѣзывающихъ всю Швейцарію и соединяющихся между собою, по добровольному соглашенію видоизмѣнили систему пользованія вагонами, учредили *центральное вагонное бюро*, которое, черезъ посредство 11-ти промежуточныхъ пистанцій (главныя станціи въ малыхъ группахъ, соотвѣтствующія *контрольнымъ бюро* въ другихъ государствахъ), распредѣляетъ ежедневно всѣ вагоны и

(1) См. Die Gemeinschaftliche Güterwagen Benutzung der Schweizerischen Eisenbahnen. Z. d. V. D. E. V. № 90—19 Nov. 1887.

производитъ ежемѣсячно денежные разсчеты между всѣми дорогами. Къ таковой мѣрѣ дороги пришли въ виду громадныхъ экономическихъ выгодъ, представляемыхъ таковою организаціею. Уже въ 1877 году нѣкто Olivier Zschokke въ своей брошюрѣ (1) доказывалъ выгодность эксплоатаціи всѣхъ швейцарскихъ дорогъ самимъ союзнымъ правительствомъ (2), въ особенности по утилизаціи подвижнаго состава цѣлой совокупности дорогъ.

Такимъ образомъ, нынѣ дѣйствующее въ мирное время, въ Швейцаріи, *центральное бюро, въ военное время*, будетъ служить готовымъ желѣзнодорожнымъ штабомъ вышесказанной *центральной дирекціи*. При этомъ всѣ дороги представятъ собою одно нераздѣльное цѣлое въ административномъ смыслѣ, въ особенности по пользованію цѣлыми воинскими поѣздами и отдѣльными вагонами, управленіе и контроль службы которыхъ будетъ исходить изъ одного центра, при посредствѣ подлежащихъ промежуточныхъ инстанцій, и потому, несомнѣнно, таковая организація будетъ содѣйствовать успѣху мобилизаціи и веденію войны.

3) *Основанія, которыя могли бы быть приняты при проектированіи указанныхъ учрежденій въ Россіи.*

Въ 1869 году, по иниціативѣ министерства путей сообщенія, признано было необходимымъ созвать первый съѣздъ представителей всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, съ цѣлью установленія, въ интересахъ торговли, прямаго товарнаго сообщенія и устраненія, вмѣстѣ съ тѣмъ, бывшихъ въ то время залежей грузовъ на нѣкоторыхъ дорогахъ.

Прямое сообщеніе было установлено по группамъ, но скоро на практикѣ *оказались значительныя неудобства*, благодаря существующей системѣ пользованія вагонами (3) и отсутствію центральнаго контроля подвижнаго состава при децентрализаціонной системѣ отчетности, *какая была принята и сохранилась по настоящее время.*

Въ 1871 году Балтійская дорога, испытавъ неудобства и ущербъ вслѣдствіе указанныхъ причинъ, внесла, въ съѣздъ II группы, въ апрѣлѣ 1872 г., проектъ своего начальника движенія (4) объ установленіи особой системы отчетности при децентрализаціонной системѣ и измѣненіи правилъ провѣрки и розыска вагоновъ.

---

(1) Betrieb der Schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes. Zürich. 1877.

(2) На основаніи заявленій иностранной прессы, въ декабрѣ 1887 г., рѣшено произвести выкупъ желѣзныхъ дорогъ.

(3) Система обмѣна вагона на вагонъ.

(4) Военнаго инженера штабсъ-капитана А. фонъ-Вендриха.

Нераціональность системы послужила поводомъ къ тому, что многія дороги не могли доискаться своихъ вагоновъ, причемъ таковые случаи повторялись и во всѣ послѣдующіе годы, и даже обращеніе къ министерству путей сообщенія не пособляло дѣлу.

Директоръ Николаевской желѣзной дороги, покойный И. Ф. Кепигъ (1), настаивалъ тогда же, на съѣздѣ, на обращеніи на реорганизацію въ системѣ пользованія вагонами особеннаго вниманія и о необходимости *центральнаго учрежденія*. Тогда представители желѣзныхъ дорогъ, на соединенномъ съѣздѣ II и III группъ въ іюнѣ 1872 года, поручили инженеру фонъ-Вендрихъ, разработать таковой проектъ, для внесенія его на обсужденіе общаго съѣзда. Въ ноябрѣ тогоже 1872 года, общій съѣздъ, за невозможностью будто-бы обсудить въ большемъ собраніи въ подробности представленный г. фонъ-Вендрихомъ проектъ, (2) передалъ его для разсмотрѣнія въ одну коммисію, а затѣмъ, черезъ годъ, въ 1873 г.,—въ другую; тѣмъ дѣло это и кончилось.

Тогда же въ проектѣ была подробно указана *незамѣнимая польза центральнаго бюро* для государства *въ военное время*, при чемъ были намѣчены всѣ тѣ цѣли, которыя, въ настоящее время такъ блистательно проведены въ Германіи съ 1881 года и затѣмъ въ другихъ государствахъ. *Если-бы тогда же* (1872) *подлежащими правительственными, какъ военными, такъ и гражданскими учрежденіями* было бы обращено на это вниманіе *и содѣйствіе къ разработкѣ этого вопроса* и примѣненіи его на практикѣ, мы бы въ этомъ вопросѣ опередили Германію и другія государства. Между тѣмъ 16 лѣтъ пропали почти безслѣдно, подтвердившія только, что наша дѣйствующая система пользованія товарными вагонами *не удовлетворяетъ* какъ сами дороги по отношенію ихъ коммерческаго движенія въ мирное время, такъ равно и *военное министерство* въ военное, какъ о семъ было выше изложено.

Въ 1873 и 1874 гг., т. е. въ то время, когда о русско-турецкой кампаніи 1877—1878 гг. никто и не думалъ, мы дѣлали попытки обратить вниманіе высокопоставленныхъ лицъ военнаго министерства на то, что, по нашему мнѣнію, сѣть наша не подготовлена для того взаимодѣйствія, которое (въ особенности) потребуется въ военное время, зная изъ практики въ этомъ отношеніи слабую сто-

---

(1) Пользовавшійся большимъ авторитетомъ въ желѣзнодорожномъ мірѣ.

(2) См. литографированный проектъ центральнаго желѣзнодорожнаго статистическаго бюро. А. фонъ-Вендрихъ. Г. Ревель. 1872 г.

рону коммерческаго движенія въ мирное время. Намъ указывали, что это не дѣло военнаго министерства—проявить въ этомъ вопросѣ инициативу, что оно прикажетъ дорогамъ въ военное время, и все будетъ въ точности исполнено (1); если же нѣтъ, то отвѣтственность будетъ лежать на дорогахъ и министерствѣ путей сообщенія. Мы, съ своей стороны, убѣдились изъ русской практики военнаго времени 1876, 1877 и 1878 гг., что мы были правы, утверждая необходимость центральнаго распорядительнаго и контрольнаго органа для всей Россіи.

Затѣмъ, послѣдовательно, въ трудахъ и съѣздахъ Императорскаго техническаго общества, въ коммисіи покойнаго графа Баранова и другихъ брошюрахъ, мы вызывали обмѣнъ мыслей по этому предмету (2).

Въ прошедшемъ 1887 году главный штабъ, повидимому, *остановился на нашемъ предложеніи, принятомъ общимъ съѣздомъ* (въ Москвѣ 1882 года) *членовъ Императорскаго русскаго техническаго общества* и рекомендованномъ коммисіею покойнаго графа Баранова, состоявшемъ въ слѣдующемъ: 1) *въ образованіи общихъ вагонныхъ парковъ по группамъ* (въ смыслѣ административномъ, безъ измѣненія хозяина собственника); 2) *въ контроль утилизаціи вагоновъ и посредничествѣ* между дорогами по удовлетворенію всѣхъ требованій на вагоны, возложенныя на *особыя бюро* (или какое-либо существующее управленіе дороги въ группѣ); 3) *въ взаимодѣйствіи всѣхъ бюро* или дорогъ *между собою*, учрежденіемъ одного *центральнаго бюро* (учрежденіе правительственное); 4) въ допущеніи *безпрепятственнаго* (чего теперь нѣтъ) *перехода* вагоновъ изъ одной группы въ другую *по системѣ срочнаго возврата*, контролируемаго центральнымъ бюро, если только ему не будетъ предоставлена уже въ мирное время болѣе *активная роль*, *т. е. ежедневное распредѣленіе вагоновъ* между группами, съ отмѣною срочнаго возврата, но съ оставленіемъ въ силѣ заграничнаго принципа, т. е. требованія производства всѣхъ операцій по нагрузкѣ, выгрузкѣ и пр. въ установленный дорогами срокъ, дабы достигнуть болѣе производительной работы вагоновъ на всѣхъ дорогахъ въ совокупности.

---

(1) Можно убѣдиться въ бывшемъ хаосѣ изъ дѣлъ бывшаго комитета по передвиженію войскъ въ 1876, 1877 и 1878 гг.

(2) См. мои брошюры: «Сравненіе системъ обмѣна товарныхъ вагоновъ и срочнаго ихъ возвращенія и выясненіе, насколько послѣдняя возможна въ Россіи въ настоящее время. 1882 г. (Съѣздъ членовъ Императорскаго русскаго техническаго общества). «Докладъ о пользованіи товарными вагонами». 1882. Изд. Высочайше учрежденной коммисіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Примѣрный разсчетъ потребнаго количества вагоновъ для воинскаго движенія 1887 г.

Министерство путей сообщенія къ вышесказанному предложенію главнаго штаба въ январѣ 1887 г. не отнеслось вполнѣ сочувственно, а признало полезнымъ передать его на обсужденіе общаго съѣзда желѣзныхъ дорогъ въ декабрѣ 1887 года.

Общій съѣздъ, съ своей стороны, не призналъ возможнымъ заняться разсмотрѣніемъ этого вопроса въ эту сессію, передалъ ее въ постоянную коммисію, состоящую при съѣздѣ, для обсужденія его впослѣдствіи на будущемъ общемъ съѣздѣ въ 1888 г.

Слѣдовательно, въ теченіе 1887 года вопросъ остался не разрѣшеннымъ; не получено со стороны министерства путей сообщенія ни категорическаго отказа, ни согласія, а потому желѣзнодорожная сѣть, по отношенію пользованія вагонами для военныхъ цѣлей, находится все въ томъ же неудовлетворительномъ положеніи, какъ и въ прошедшую кампанію; такимъ образомъ, 11-ти-лѣтній періодъ не подвинулъ разрѣшеніе этого неотложнаго вопроса для обороны государства (1).

Приведемъ извлеченіе изъ статьи въ «Русскомъ Инвалидѣ» отъ 3-го декабря 1887 г.

«Несомнѣнно, что, въ случаѣ войны, Россія выставитъ могущественную армію; но сосредоточеніе этой арміи къ границѣ несравненно затруднительнѣе, чѣмъ у сосѣдей. За послѣднія 10 лѣтъ русская желѣзно-дорожная сѣть нѣсколько улучшилась. Въ западномъ пограничномъ пространствѣ выстроено 2,828 километровъ, но въ тотъ-же періодъ Германія и Австрія въ своихъ восточныхъ провинціяхъ выстроили, на площади вдвое меньшей, 9,300 километровъ.

«Всѣ проведенныя наши желѣзныя дороги нигдѣ не выступили за оборонительныя линіи, ограниченныя трехугольникомъ: Петербургъ—Варшава—Одесса. Дороги-же нашихъ сосѣдей примкнули вплоть къ самой нашей границѣ, и не трудно сообразить, что онѣ выстроены не для аванпостовъ, а для сосредоточенія войскъ.

Достаточно взглянуть на карту, чтобы убѣдиться: какою густою сѣтью дорогъ окружена пограничная полоса Россіи и, наоборотъ,

(1) Въ проектѣ положенія о перевозкѣ войскъ и службѣ желѣзныхъ дорогъ въ военное время предусмотрѣно: § 18. Всѣ предположенія комитета по передвиженію войскъ о различныхъ улучшеніяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, которыя, по мнѣнію его, необходимо исполнить заблаговременно, въ мирное время, вносятся военнымъ министромъ на Высочайшее утвержденіе и передаются потомъ министерству путей сообщенія для исполненія. Принимая во вниманіе, что система пользованія вагонами составляетъ вопросъ техническій, то разрѣшить таковой своею властью можетъ министръ путей сообщенія на основаніи условій, предвидѣнныхъ въ концесіяхъ желѣзныхъ дорогъ, и не требуется разрѣшенія на то комитета министровъ.

какимъ незначительнымъ числомъ путей, она можетъ поддерживать свои силы, расквартированныя въ мирное время на западѣ. Не только со стороны Германіи, но Австро-Венгріи, русскимъ предѣламъ угрожаетъ быстрое вторженіе.

«Наиболѣе дѣйствительною мѣрою противъ этой угрозы былобы увеличеніе русской сѣти желѣзныхъ дорогъ до размѣровъ, одинаковыхъ съ сосѣдями. Но для этого нужны огромныя денежныя средства и, главное, много времени. Поэтому Россіи остается одно: увеличивать готовность крѣпостей и усиливать число войскъ, расположенныхъ въ пограничныхъ округахъ, чтобы не быть захваченной врасплохъ».

Не затрачивая новыхъ средствъ, мы, вмѣстѣ съ тѣмъ, *имѣемъ возможность улучшить наши существующія дороги, какъ оборонительныя* и *наступательныя силы, усовершенствовавъ* должнымъ образомъ нашу желѣзнодорожную *организацію, дабы не повторились тѣ неурядицы* (захватъ подвижнаго состава, недоставленіе продовольствія, запасовъ и прочее), которыя встрѣтились даже и на сильно развитыхъ желѣзнодорожныхъ сѣтяхъ, по сравненію съ нашею рѣдкою сѣтью.

По существу дѣла и примѣру другихъ государствъ Западной Европы, примѣняясь къ условіямъ нашей русской желѣзнодорожной сѣти въ стратегическомъ и коммерческомъ отношеніяхъ, мы полагали бы раздѣлить сѣть на семь группъ, для образованія въ нихъ общихъ вагонныхъ парковъ (1).

Центрами таковыхъ группъ могли-бы служить:

			Протяженіе сѣти.	Число товарныхъ вагоновъ.
Для	I группы:	С.-Петербургъ . .	2,388	20.458
»	II »	Вильна	4,416	21,002
»	III »	Варшава	1,772	10,884
»	IV »	Москва	4,370	17,778
»	V »	Кіевъ.	4,019	19,930
»	VI »	Москва.	3.768	13,638
»	VII »	Харьковъ.	2,898	13,973
		Итого . . .	23,631	117,663 (2)

(1) Для окончательнаго установленія этого дѣленія полезно участіе желѣзныхъ дорогъ и представителей военнаго министерства, дабы, по возможности, согласовать интересы военные съ коммерческими. Впрочемъ, практика перваго года укажетъ на чемъ остановиться. Затрудненій въ измѣненіи не предвидится.

(2) Въ Германской имперіи товарныхъ вагоновъ—250,513, въ Австро-Венгріи—92,444, слѣдовательно, въ три раза болѣе, чѣмъ въ Россіи, на значительно мень-

необходимо указать на то, что можно IV группу соединить съ VI, а первую присоединить къ центральному бюро, тогда получимъ всего только пять отдѣльныхъ учрежденій (имъ соотвѣтствуютъ нынѣ, конечно, только отчасти, 11 завѣдующихъ передвиженіемъ войскъ).

Подробности распредѣленія дорогъ по группамъ усматриваются изъ нижеслѣдующей вѣдомости.

Группа I (С.-Петербургъ).

	Верстъ.
1) Балтійская	568
2) Рига—Псковъ—Дерптъ .	375
3) Спб.—Динабургъ . . .	497
4) С.-Петербургъ—Москва .	609
Путиловская вѣтвь . . .	31
5) Боровичская	28
6) Рыбинско-Бологовская .	280
	2,388

Товарныхъ вагоновъ—20,458.

Группа II (Вильно).

1) Риго-Туккумская	54
2) Митавская	129
3) Либаво-Роменская . . .	1,207
4) С.-Петербурго-Варшавская, отъ Динабурга до Вержболова .	711
5) Юго-Западная (отъ Граево до Ковеля)	352
6) Полѣсскія	1,963
	4.416

Товарныхъ вагоновъ—21,002.

Группа III (Варшава).

1) Варшавско-Тереспольская	200
2) Сѣдлецъ-Малкинская . .	107
3) Брестъ-Холмская . . .	63

шей площади и болѣе густой, пересѣченной, желѣзнодорожной сѣти. Въ кампанію 1870 года. Франція задержала у себя 2,500 бельгійскихъ вагоновъ. Германія же—австрійскіе. Слѣдовательно, надо полагать, что таковыя позаимствованія будутъ практиковаться и впредь.

	Верстъ.
4) Привисляпская	507
5) Ивангородъ-Домбровская.	432
6) Варшавско-Бромбергская.	138
7) Варшавско-Вѣнская . .	325
	1,772

Товарныхъ вагоновъ—10,884.

Группа IV (Москва).

1) Московско-Брестская . .	1,028
2) Новоторжская (отъ Осташково до Ржева).	127
Ржево-Вяземская . . .	115
3) Ряжско-Вяземская . . .	650
4) Московско-Ярославская ..	272
5) Московско-Нижегородская	426
6) Шуйско-Иваповская . .	171
7) Муромская	106
8) Московско-Курская . .	512
9) Риго-Динабургская. . .	231
10) Динабурго-Витебская . .	244
11) Орловско-Витебская . .	488
	4,370

Товарныхъ вагоновъ—17,778.

Группа V.

1) Юго-Западная (за исключеніемъ отъ Ковеля до Граево).	1,945
2) Харьково-Николаевская .	830
3) Курско-Кіевская. . . .	439
4) Фастовская	334
5) Екатерининская. . . .	471
	4,019

Товарныхъ вагоновъ—19.930.

Группа VI (Москва).

1) Московско-Рязанская . .	243
2) Рязанско-Козловская . .	198
3) Тамбово-Козловская . .	68

	Верстъ.
4) Тамбово-Саратовская . .	360
5) Ряжско-Моршанская . .	132
6) Моршанско-Сызранская .	498
7) Оренбургская	508
8) Козлово-Воронежско-Ростовская	780
9) Орловско-Грязская . . .	283
10) Грязе-Царицынская . .	698
	3,768

Товарныхъ вагоновъ—13,638.

Группа VII (Харьковъ).

1) Курско-Харьково-Азовская	763
2) Донецкая	660
3) Владикавказская . . .	652
Новороссійская вѣтвь . .	253
4) Лозово-Севастопольская .	570
	2,898

Товарныхъ вагоновъ—13,973.

Всего. .	23,631

Товарныхъ вагоновъ—117,663.

Управленіе службою вагоновъ въ группахъ слѣдуетъ возложить на особыя бюро или управленіе дорогою, находящіеся въ вышесказанныхъ центрахъ, въ которыхъ также находятся штабы округовъ и завѣдующіе передвиженіемъ войскъ на отдѣльныхъ линіяхъ.

Въ мирное время эти офицеры и нижніе чины должны обучаться работамъ, производимымъ по учету, распредѣленію вагоновъ и другимъ въ бюро, а въ военное, когда эти группы дорогъ или нѣкоторыя ихъ части обращаются въ важные коммуникаціонные пути, на этихъ лицахъ должна лежать отвѣтственность въ правильности и успѣшности таковыхъ работъ и тогда эти *мѣстныя контрольныя бюро превращаются въ готовые военно-желѣзнодорожные штабы.*

Мы полагаемъ также крайне полезнымъ участіе въ военно-желѣзнодорожныхъ штабахъ и въ центральномъ учрежденіи представителей: интендантства, артиллерійскаго и инженернаго вѣдомствъ, для разработки и принятія должныхъ мѣръ, какъ въ мирное, такъ и въ военное время, по снабженію войскъ и крѣпостей запасами *продовольственными* и *боевыми*, примѣняясь къ условіямъ эксплоата-

ціи желѣзныхъ дорогъ. Таковая мѣра несомнѣнно упорядочитъ эту важную отрасль въ военное время, а въ мирное — поведетъ къ большой экономіи въ расходахъ военнаго министерства.

Единство власти, взаимодѣйствіе и контроль, повліяютъ на прогресъ всего дѣла и уничтожитъ обособленность всѣхъ заинтересованныхъ учрежденій.

Посредствомъ таковыхъ штабовъ, входящихъ между собою и съ *центральнымъ учрежденіемъ* (*бюро*) въ С.-Петербургѣ въ скопленія, будетъ достигнуто полное взаимодѣйствіе.

Военно-желѣзнодорожные штабы. На военно-желѣзнодорожные штабы, между прочимъ, могутъ быть возложены нижеслѣдующія обязанности:

1) Наблюденіе за исполненіемъ всѣми желѣзнодорожными агентами распоряженій завѣдующихъ передвиженіемъ войскъ или начальниковъ коммуникаціонныхъ линій.

2) Назначеніе поѣздовъ, предусмотрѣнныхъ росписаніемъ и экстренныхъ. Нарядъ для сего паровозовъ, вагоновъ, паровозной и поѣздной прислуги.

3) Контроль правильности движенія поѣздовъ и соблюденія желѣзнодорожныхъ сигналовъ.

4) Контроль и изслѣдованіе происшествій и несчастныхъ случаевъ:

1) съ людьми;

2) поѣздами и подвижнымъ составомъ;

3) сооруженіями всякаго рода.

5) Контроль за срочною и правильною отправкою транспортовъ и войскъ. Учетъ военныхъ грузовъ, лежащихъ на складѣ и подлежащихъ отправкѣ.

6) Контроль за срочною нагрузкой и выгрузкой цѣлыхъ поѣздовъ и ихъ оборотомъ.

7) Изданіе всевозможныхъ приказовъ, положеній и инструкцій до воинскаго движенія касающихся.

8) Изученіе условій эксплоатаціи своихъ дорогъ въ мирное время. Собираніе данныхъ по той способности, которую могутъ развить въ военное время наличныя силы всѣхъ службъ и учрежденій.

9) Подготовка военныхъ чиновъ въ мирное время для веденія дѣла въ (контрольномъ бюро) военно-желѣзнодорожномъ штабѣ въ военное время.

10) Собираніе и доставленіе разныхъ свѣдѣній по порученію и

указанію центральнаго учрежденія (бюро) и другихъ высшихъ военныхъ учрежденій, по передвиженію войскъ и военныхъ грузовъ.

11) Учетъ и распредѣленіе вагоновъ по станціямъ своей группы.

12) Контроль по движенію, простою, нагрузкѣ, выгрузкѣ вагоновъ и пользованію подъемною способностью поѣздовъ.

13) Учетъ паровозовъ и вагоновъ, находящихся въ ремонтѣ.

14) Учетъ брезентовъ, цѣпей, веревокъ и разныхъ принадлежностей по нагрузкѣ.

15) Учетъ воинскихъ приспособленій.

16) Учетъ обмѣна вагоновъ и цѣлыхъ воинскихъ поѣздовъ, на передаточныхъ станціяхъ, съ линіями желѣзныхъ дорогъ сосѣднихъ группъ, состоящихъ въ вѣдѣніи другихъ начальниковъ коммуникаціонныхъ линій.

Ежедневное опредѣленіе, на основаніи этихъ данныхъ, всей наличности вагоновъ и цѣлыхъ поѣздовъ въ группѣ.

17) Веденіе статистики пробѣга поѣздовъ и вагоновъ въ составѣ ихъ находящихся.

18) Производство денежныхъ разсчетовъ за обоюдное пользованіе подвижнымъ составомъ, принадлежащимъ разнымъ дорогамъ одной группы, на основаніи особыхъ соглашеній или конвенцій.

19) Участіе въ составленіи плановъ мобилизаціи, сосредоточенія, перевозки продовольствія, эвакуаціи и проч.

Центральное учрежденіе (бюро). Его назначеніе заключается, какъ въ удовлетвореніи потребности взаимодѣйствія всѣхъ коммуникаціонныхъ линій (желѣзнодорожныхъ группъ), такъ и для болѣе успѣшнаго приведенія линій на военное положеніе и быстрой мобилизаціи войскъ.

Обязанности центральнаго учрежденія заключаются въ нижеслѣдующемъ:

1) Направленіе и указаніе дѣятельности военно-желѣзнодорожныхъ штабовъ.

2) наблюденіе за исполненіемъ всѣхъ распоряженій, данныхъ начальникамъ коммуникаціонныхъ линій (или группъ).

3) Назначеніе поѣздовъ, предусмотрѣнныхъ росписаніемъ или экстренныхъ. Нарядъ для сего въ особыхъ случаяхъ паровозовъ, вагоновъ, паровозной и поѣздной прислуги.

4) Контроль за правильностью движенія поѣздовъ.

5) Контроль и изслѣдованіе происшествій и несчастныхъ случаевъ:

1) съ людьми;

2) поѣздами и подвижнымъ составомъ, и

3) сооруженіями всякаго рода.

6) Контроль за срочною и правильною отправкою войскъ, транспортовъ и военныхъ грузовъ, лежащихъ на складѣ и подлежащихъ къ отправкѣ.

7) Изданіе особыхъ положеній и инструкцій до воинскаго движенія касающихся.

8) Изученіе условій эксплоатаціи своей желѣзнодорожной сѣти въ мирное время. Объѣздъ для сего линій. Принятіе участій въ съѣздахъ.

9) Изученіе условій коммерческой и военной эксплоатаціи заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ. Объѣздъ для сего линій и принятіе участія въ конгрессахъ, конференціяхъ и прочее.

10) Подготовка военныхъ чиновъ въ мирное время, для работъ въ центральномъ учрежденіи (бюро) въ военное время и для командировокъ на линіи со спеціальными порученіями до подвижнаго состава касающихся.

11) Учетъ и распредѣленіе вагоновъ между всѣми коммуникаціонными линіями (группами).

12) Учетъ по обмѣну вагоновъ и опредѣленію ихъ наличности въ группахъ и на всей сѣти, согласно донесеніямъ съ передаточныхъ станцій.

13) Учетъ чужихъ вагоновъ, находящихся въ ремонтѣ.

14) Веденіе статистики пробѣга чужихъ (1) вагоновъ, и опредѣленіе ихъ мѣстонахожденія.

15) Производство взаимныхъ денежныхъ разсчетовъ между группами по пользованію чужимъ подвижнымъ составомъ, принадлежащимъ разнымъ группамъ.

16) Участіе въ работахъ главнаго штаба, по предмету мобилизаціи подвижнаго состава, призывныхъ чиновъ, сосредоточенію войскъ, перевозкѣ продовольствія, запасовъ и прочее по снабженію войскъ и крѣпостей, и вообще по организаціи коммуникаціонныхъ линій.

Въ виду вышеизложеннаго мы полагаемъ, что, по всей вѣроятности, съ нами согласятся, что военному министерству въ военное время, когда оно совмѣстно съ министерствомъ путей сообщенія является распорядителемъ движенія по цѣлой сѣти, необходимы хорошо устроенные и подготовленые спеціальные органы, опираясь на

---

(1) Принадлежащихъ разнымъ группамъ.

которые возможно дѣлать всѣ распоряженія, ихъ контролировать, такъ какъ составленіе плановъ перевозки одно дѣло, а приведеніе ихъ въ дѣйствіе и фактическое ихъ исполненіе, подверженное случайностямъ—другое дѣло.

Заграничная практика доказала, что таковыя учрежденія недороги и приносятъ громадную экономію (1), слѣдовательно, даже и въ мирное время таковой *расходъ производителенъ*, не говоря о военномъ времени, когда о таковомъ ничтожномъ расходѣ не можетъ быть и рѣчи.

А. фонъ-Вендрихъ.

(1) При централизаціи работъ, производимыхъ нынѣ каждою дорогою въ отдѣльности, получится сбереженіе противъ смѣты.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 25-го января 188[illegible] г.

Типографія Департамента Удѣловъ, Моховая ул., № 36.